

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1934.

105. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØRKAPTJEN IPSEN.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOGTRYKKERI.

1934.



35.5

Tw 27

1934.

54021

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE.

<i>Artilleri.</i>	Pag.
Ny Panserprojektil-Type, Af Kaptajnløjtnant A. Topsoe-Jensen ..	193
<i>Bog anmeldelse.</i>	
Acworth, B.: The navy and the next war	421
Bryant, A.: Samuel Pepys The Man in the Making	196
Elling, C., Møller, V. S.: Holmens Bygningshistorie 1680— 1930	40
Ericson, S.: Troppetransporter til Søs	540
Holck, P.: Cort Adeler	608
Ravn, H.: Det kongelige Danske Søkort-Arkiv. 1784. 22. Okt. 1934	613
Richmond, H.: Naval Training	87
Schubart, L.: Praktische Orkankunde mit Anweisungen zum Manøvreren in Stürmen	542
•Selskabet til Udgivelse af Kulturskrifter•: Danmarks Flaade ..	547
<i>Dykning.</i>	
Dykning og dens Indvirkning paa den menneskelige Organisme, Af Kaptajnløjtnant L. Rostock-Jensen	29—49
<i>Folkeret.</i>	
•Blockade im Weltkrieg• & •Reformvorschläge zum Seekriegs- recht•, Af Dr. P. A. Martini, anmeldt af Orlogskaptajn, cand. jur. A. J. Rohbeck	319—367
<i>Historie. Dansk.</i>	
Den franske Admiral Duquesne i nordiske Farvande 1644—1647. Af cand. phil. W. S. Clasen	71
<i>Krigsskibe.</i>	
Hvor mange Aar kan et Krigsskib forblive tjenstdygtigt? Af Kommandør H. Barfod	415
H. M. S. «Shah», Af Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen	529

<i>Marinepolitik, dansk.</i>	Pag.
Betragtninger over et Flaadeprogram, Redaktionelt — D. S. O. K.	164
Nye Veje, Af Kommandørkaptajn P. Lembcke	173
Nye Veje, Af Kaptajnløjtnant Ramlau-Hansen	273
Bemærkninger til Kommandørkaptajn P. Lembckes Artikel:	
Nye Veje, Af Kaptajnløjtnant A. Legind	267
Nye Veje, Af Kommandør Barfod	515

*Meddelelser fra fremmede Mariner, ved Kaptajnløjtnant
P. A. Mørch.*

Amerika (U. S. A.)	90, 92, 210, 363—455
Brasilien	91, 561
England	45—90—95, 137—200—204—307, 357—454—556
Estland	136—316
Frankrig	91, 91—202, 314—456—561
Italien	91, 361, 452—554
Japan	91—94—136, 362—555
Kina	136
Norge	142—202, 560
Portugal	561
Rusland (Sovjet)	312—453
Spanien	453
Sverige	44—139, 202—364
Tyskland	203—561
Handelsskibs-Tonnage. Sammenlignings-Oversigt	553
Krigsskibs-Tonnage. Sammenlignings-Oversigt	620

Navigation.

De akustiske Løddemetoders Udvikling og nuværende Standpunkt, Af Kaptajn C. Baron Dirckinck-Holmfeld	387
International Søafmærkning, Af Fyrdirektor P. Sinding	242
Den Internationale Radiofyrrådning, Af Fyrdirektor P. Sinding	295
Nogle Regler om Navigering i Taage baseret paa Dønstolenes Praksis m. H. I. Søvejsreglernes Fortolkning, Af Orlogskaptajn cand. jur. A. J. Rohbech	97

Nekrologer, ved T.-J.

Kaptajn J. E. Bendsen	259
Kommandør L. Dornonville de la Cour	411
Direktor, Kaptajn H. O. C. S. Heckscher	551

<i>Nekrologer, ved T.-J.</i>	
Kontreadmiral V. C. A. Johnke	Pag. 132
Kommandør C. F. Maegaard	354
Kommandør J. H. Schultz	260
<i>Prisspørgsmaal.</i>	
Prisspørgsmaal. 1934	48
<i>Retspleje.</i>	
Indlæg vedrørende Bemærkninger i Anledning af den foreslaaede Revision af den militære Straffelov og Retsplejelov i T. f. S. November 1933, Af Orlogskaptajn F. Kjolsen	22
<i>Strategi — dansk-svensk.</i>	
De danske Gennemsejlingsfarvandes strategiske Betydning, specielt med Henblik paa svenske Forsvarsforhold, Af Kapten Daniel Landquist	145
<i>Solieutenant-Selskabet.</i>	
Ved Søe-Lieutenant-Selskabets 150. Aars Jubilæum 17. September 1934, Af Kontreadmiral Th. Topsøe-Jensen	463
Solieutenant-Selskabets Virksomhed 1933-34. Det 149. Forsamlingsaar	264
<i>Soofficersgerningen.</i>	
Betragtninger paa Tærskelen til en ny Tid, Af Kaptajnløjtnant A. Legind	1
<i>Søværnsloven.</i>	
Kystdefensionens Personelordning, Af Kommandør Briand de Crevecoeur	579
Mandskabet til Søværnet, Af Orlogskaptajn H. Frederiksen	563
<i>Taaageudvikling.</i>	
Taaageudviklingsmateriel i den danske Marine, Af Soløjtnant J. Valentiner	278
<i>Taktik.</i>	
A-propos »Fartojskendskab«, Af Kaptajnløjtnant Andresen	67
»Fartojskendskab«, Af Soløjtnant E. J. Saabye	14
<i>Tidsskrifter.</i>	
Oversigt over Tidsskriftartikler, Af Kaptajnløjtnant P. Mørch	
	46, 143-317, 413-461

<i>Torpedovæsen.</i>		Pag.
Kortfattet Teori for Torpedoens Varmluftsinstitution, Af Kap- tajnlojtnant Salicath.....		349
<i>Troppetransport.</i>		
Franske Troppetransporter ved Verdenskrigens Udbrud, Af Or- logskaptajn F. A. H. Kjolsen		211
<i>Verdenskrigen.</i>		
Galpolimiraklet. — De forspildte Chancers Slag, Af Major Otto Welsch.....		478

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN.

	Pag.
<i>Andresen, H.</i> , A-propos. •Fartøjskendskab•.....	67
<i>Barfod, H.</i> , Hvor længe kan et Krigsskib forblive tjenstdygtigt?	415
— Nye Veje.....	515
<i>Briand de Crevecour, E.</i> , Kystdefensionens Personelordning ...	579
<i>Clasen, W. S.</i> , Den franske Admiral Duquesne i nordiske Farvande 1644—1647.....	71
<i>Dirckinck-Holmfeld, C.</i> , De akustiske Loddemetoders Udvikling og nuværende Standpunkt.....	387
<i>Frederiksen, H.</i> , Mandskabet til Søværnet.....	563
<i>Kjolsen, F.</i> , Indlæg vedrørende •Bemærkninger i Anledning af den forestaaende Revision af den militære Straffelov og Retsplejelov• i T. f. S. November 1933.....	22
— Franske Tropictransporter ved Verdenskrigens Udbrud...	211
— Boganmeldelse:	
Tropictransporter til Søs. Ericson S.....	540
<i>Landquist, D.</i> , De danske Gennemsejlingsfarvandes strategiske Betydning specielt med Henblik paa svenske Forsvarsforhold.	145
<i>Legind, A.</i> , Bemærkninger til Kommandørkaptajn P. Lembckes Artikel: Nye Veje.....	267
— Boganmeldelse:	
The navy and the next war Acworth. B.....	421
— Soofficersgerningen. Betragtninger paa Tærskelen til en ny Tid.....	1
<i>Lembcke, P.</i> , Nye Veje.....	173
<i>Morch, P. A.</i> , Meddelelser fra fremmede Mariner 44, 90, 136, 200, 307, 357, 452, 553, 620	
— Oversigt over forskellige Tidsskriftsartikler. 46, 143, 317, 413, 461, 621	
<i>Qvistgaard, E.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Naval Training Richmond. H.....	87
— Samuel Pepys, The Man in the Making. Bryant. A.....	196
<i>Ramlau-Hansen</i> , Nye Veje.....	273
<i>Redaktionelt. D. S. O. K.</i> Betragtninger over et Flaadeprogram..	164

	Pag.
<i>Rohheck, A. J.</i> , Nogle Regler om Navigering og Manøvrering i Taage baseret paa Domstolenes Praksis m. H. t. Søvejsreglernes Fortolkning	97
— Boganmeldelse:	
•Blockade im Weltkrieg• & •Reformvorschläge zum Seekriegsrecht•	319—367
<i>Rostock-Jensen, L.</i> , Dykning og dens Indvirkning paa den menneskelige Organisme	29—49
<i>Saabye, E.</i> , •Fattojskendskab•	14
<i>Salicath, A.</i> , Kortfattet Teori for Torpedoenes Varmluftinstallation	349
<i>Scheibel, P.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Praktische Orkankunde mit Anweisungen zum Manövrieren in Stürmen. Schubart. L.	512
<i>Sinding, P.</i> , International Søafmærkning	242
— Den internationale Radiofyrrørdning	295
<i>Steensen, R. Steen, H. M. S.</i> •Shah•	529
— Boganmeldelse:	
Danmarks Flaade. •Selskabet til Udgivelse af Kulturskrifter•	547
<i>Sol lieutenant-Selskabet</i> . Prisspørgsmaal 1934	48
— Sol lieutenant-Selskabets Virksomhed 1933—34. Det 149. Forsamlingsaar	264
<i>Topsoe-Jensen, A.</i> , Ny Panserprojektil-Type	193
<i>Topsoe-Jensen, Th.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Holmens Bygningshistorie 1680—1930. Elling, G., & Møller, V. S.	40
Cort Adeler. Hølek, P.	608
— Nekrologer: Kaptajn J. E. Bendsen	259
— Kommandør L. Dornonville de la Cour	411
— Direktør, Kaptajn H. O. C. S. Heckscher	551
— Kontreadmiral V. C. A. Johnke	132
— Kommandør C. F. Møgaard	354
— Kommandør J. H. Schultz	260
— Ved Søe-Lieutenant-Selskabets 150 Aars Jubilæum 17. September 1934	463
<i>Welsch, O.</i> , Galipolimiraklet. — De forspildte Chancers Slag ..	478
<i>Valentiner, L.</i> , Taageudviklingsmateriel i den danske Marine ..	278
<i>Zieler, C.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
Det Kongelige Danske Søkort-Arkiv 1784 22. Okt. 1934. Ravn, H.	613

Søofficersgerningen.

Betragtninger paa Tærskelen til en ny Tid.

Af Kaptajnløjtnant A. Legind.

» — — Søofficersepauletterne er et frivilligt Maal sat af medfødt Lyst til to af Livets friskeste Gerninger, nemlig Sømandens og Krigerens forenede.«

Saaledes talte den i 1921 afgaaende Chef for Kadet-skolen til det Korps af unge Mænd, hvis Barndom og tidligste Ungdom prægedes af Verdenskrigen, og hvis Længsler og Drømme ikke blot var paaavirkede af de gamle Beretninger om Livet under Orlogsflaget; men som ogsaa havde hørt om Flaadens Neutralitetsvagt og den Anerkendelse og Begejstring, som overalt blev dens Skibe og Fartøjer til Del.

I fuld Overensstemmelse hermed angav da den nye Skolechef Skolens Maal som »Dygtiggørelse til vor stolte berømmelige Stand«.

Saaledes var Optakten i Begyndelsen af Tyverne. For den, der dengang forventningsfuld og med Ærefrygt forberedte sig til at indtræde i et Korps, der rummer Navne som Ivar Hvidtfeldt, Tordenskjold, Niels Juel, Olfert Fischer og alle de mange andre, kan en Betragtning af den Udvikling, som overalt i vort Samfund og specielt i Marinen har fundet Sted siden 1918, nok stemme Sindet til Eftertanke.

Søværnsloven af 1922, der som Tiden gik undergravede Søforsvarets materielle Basis, Fræmsættelsen af Afrustningsforslaget i 1924 og de derefter følgende aarligt tilbagevendende Forsvarsdebatter, Forsøgene paa at undergrave Tilliden til og Agtelsen for de Personer, som trods Forholdene stadig formaaede at holde Fanen højt;

alt dette maatte forstaaeligt nok føre til en Tilstand, hvor en overordentlig høj moralsk Standard er nødvendig, og hvor en ubetvingelig Optimisme med Hensyn til Fremtiden maa være Bærekraft, saafremt ikke Søofficersstanden som saadan skal forfalde til blot at tænke paa Dagen og Vejen og resigneret lade ikke blot Tradition og Ideal, men ogsaa Troen paa, at der overhovedet i dette Land findes Vilje til et statsligt Liv i Frihed, forsvinde i Selvgivelsens Malstrøm.

Om denne høje Standard og Optimisme er tilstede i tilstrækkeligt Omfang til at standse en Udvikling, der har truet med at undergrave ogsaa Flaadens personelle Basis, vil blive et Spørgsmaal for Fremtiden at besvare.

Det er utvivlsomt unødvendigt at paavise, at vort Land for Tiden er inde i en Udvikling med skæbnesvangre Muligheder ikke blot for Nationens indre Liv, men ogsaa for vort Forhold i Nationernes Række; i den Henseende danner Danmark ikke nogen Undtagelse fra den almindelige Regel i Europa. I Betragtning af de Farer, der saavel fra venstre-radikal som fra højre-radikal Side truer den vesteuropæiske for Tiden dekadente demokratiske Kultur, er det venteligt, at store demokratiske Kredse vil indtage en ændret Stilling til Forsvarsspørgsmaalet. Folkeforbundets og Afrustningskonferencens mere end magre Resultater medvirker hertil.

»Forsvarsberedte Folk er slette Objekter for Verdensrevolutionen«, doceres der i Moskva og med fuld Ret; saameget mere maa da ogsaa Øjeblikket ligefrem tvinge det Samfund, som hidtil har vegeteret med Bind for Øjnene, til at se klart, til at forstaa, til at indrømme Sandheden af den Sætning, at den forsvarsløse og forsvarsu villige Nation bliver et let Bytte for en revolutionær Bølge eller for en hvilken som helst anden Form for Voldspolitik.

I Overensstemmelse med denne Tankegang er det sandsynligt, at Flaadens Kurve i sit Forløb nu er i Nær-

heden af Minimum, og det afhænger derfor af vort Personels og indenfor dette igen af Søofficerskorpsets Aand og Kvalitet, om der af de nuværende Ruiner skal kunne rejse sig om ikke en Fugl Fønix saa dog et Søværn, som er besjælet af Tro og Tillid og med et Personel, der betragter det som en Ære at høre til Flaaden og derfor stræber mod saavel i Fredens Dage som naar Krigens Fakkelluer at kunne tilfredsstille de højeste Krav, der kan stilles til Mænd, som er rede til den største Indsats for at bevare et Land i Frihed og ikke i Slaveri.

Paa Baggrund af slige Tanker og med Henblik paa Fremtiden falder det naturligt at foretage en Undersøgelse af Situationen, som den er, og hvorfor den er saaledes, for paa denne Basis at søge frem til en Forstaaelse af de Veje og Midler, der bør komme til Anvendelse ved Fuldførelsen af næste Etape i Flaadens Tilværelse, en Etape som, saafremt der blot findes een retfærdig, bør være en March fremad og opad.

Som ovenfor nævnt har det forløbne halvandet Decennium bragt Flaaden til Tiggerstaven saavel i Henseende til Personel og Materiel som hvad aagaar den sjælelige Forarmelse, der følger med en Udvikling, hvor Interessen for Levebrødet, de tjenestemandsmæssige Forhold og den fra Offentlighedens Side dalende Sympati og Agtelse trænger den ideelle Indstilling tilbage til Fordel for den rent materielle.

Offentligheden har altid med Aarvaagenhed og Kritik betragtet Militærets Færden, deraf ogsaa Ordet »Uniformen forpligter«; men aldrig har vore Værn staaet i Gabetokken som nu.

I og for sig er det paradoksalt, at jo højere og mere omfattende den fagmæssige og akademiske Uddannelse bliver, jo mindre estimeret bliver Officeren. Den materiel-tekniske Tid, vi lever i, har i Almindelighed indsnævret den aandelig Horisont. Trangen til højere Kulturudfoldelse indskrænkes tilligemed Agtelsen for en

saadan; men ogsaa paa dette Omraade ser det ud til, at ny Signaler er ved at blive hejst.

Offentlighedens Aarvaagenhed er dog ikke altid af det onde; den stiller Krav til Befalingsmanden — Føreren —, som absolut maa honoreres; Krav i Retning af en menneskelig Dannelse og et Kulturniveau, der gør det muligt at forstaa Tiden og Menneskene, og paa Grund af den almindelige folkelig demokratiske Udvikling stilles der endnu større Krav end før til Førerens Viden og Kunnen for slet ikke at tale om hans Førerevner.

Jeg vil her gerne præcisere, at det følgende selv-sagt i betydelig Grad maa blive Udtryk for en subjektiv Betragtning af Problemet; men jeg er af den Opfattelse, at det netop er de Tanker og Tendenser, som behersker den enkelte og giver sig Udslag i en saavel følelses-som forstandsbetonet Opfattelse, der bør komme frem, og at det er af dette Materiale, Impulserne skal hentes til Fremtidens Gerning.

Hvorvidt jeg med mine Tanker er i Overensstem-melse med faa eller mange er ligegyldigt forsaa vidt, som Hovedsagen er, at Spørgsmaalet bliver levende, at det bliver diskuteret og endevendt kort sagt kommer i Smelte-diglen, saaledes som Tilfældet for Tiden er overalt i Ud-landet.

Allerede i de indledende Bemærkninger er skitseret, hvorledes og hvorfor de forløbne 15—16 Aar blev en Nedgangsperiode; men der er udover dette endnu adskillige Faktorer, som medvirkede til Misèren.

Først og fremmest skal der peges paa de faa og kortvarige Udrustninger. Paa Søen ligger vor Gerning; derude er vort Kald. Fra Arilds Tid har det ligget den danske Nation i Blodet, at Havet var Vejen til Frihed, til Opnaaelse af Indflydelse, Magt og Rigdom.

Paa Havet udvidedes vore Grænser saaledes at for-staa, at Søfarten gav hele Tilværelsen et videre Perspek-

tiv, og nu — ja Sømandsblodet ejer vi vel stadig; men det er lige ved, at vort Søværn — for at bruge et populært Udtryk — er blevet husvild paa Havet.

Søofficeren naar sjældent at erhverve den Øvelse og Fortrolighed med Materiel og Personel, den Hjemmenvanthed om Bord og den Selvtillid, som er en Betingelse for overhovedet at kunne føre.

Enkelte særlig udmærket udrustede Individuer er fødte Ledere; den øvrige Hob maa nøjsommeligt tilegne sig Føringsens Kunst. Jeg tænker naturligvis her ikke blot paa Føring i stor Stil, hvis dette Udtryk ikke er en Anmasselse i Relation til vor nuværende Flaade, men paa ethvert Forhold, hvor Officeren staar som Fører og Vejleder for større eller mindre Antal af underordnet Personel.

Det Menneske, hvis hele aandelige og praktiske Udrustning er baseret paa en ganske bestemt Virksomhed, men som tvinges til noget helt andet eller til Uvirksomhed, vil efterhaanden blive uegnet og magtesløs overfor sin egentlige Opgave.

For Flaadens Brugbarhed, for dens Evne til at fylde sin Plads saavel udadtil som indadtil i Folkets og Nationens Liv, er Officerskorpsets Kvalitet af afgørende Betydning.

Noget lignende er klart og tydeligt sagt af en tysk Landofficer, og hans Udtalelser skal derfor citeres. Det er Generalleutnant a. D. von Metzsch, der udtaler: »Überflüssig zu sagen, dass sich der Offizierwert in dem Geiste der Schiffsbesatzungen widerspiegelt. Auch bei der Seerüstung ist der Kernwert aller Kraft der Mensch und nicht die Maschine, die Manneszucht der Besatzung und nicht die Meterzahl der ballistischen Leistung. Das ist an sich nichts Neues. Wichtig ist aber für den Offizier, Meister der motorischen und seelischen Kräfte zu sein und rechtzeitig zu erkennen, wenn sie zu versiegen oder zu versagen drohen. Es liegt nun einmal im Wesen

unserer Zeit, das Technische zu vergöttern und das Psychische zu entgöttern. Man sagt, Darwin sei für den Soldaten wichtiger geworden als Clausewitz und das dümme Gas schwäche das klügste Gehirn. Man findet, dass maschinelle Umdrehungsgeschwindigkeiten mehr entscheiden als allerlei menschliche Gewandtheiten, oder meint, Kriegschancen seien am einfachsten auf Grund der beiderseits vorhandenen Pferdekräfte und Schiffsgeschwindigkeiten abzuwägen. Die Summe solcher spielerischen Betrachtungsweisen lässt vergessen, dass jede Maschine versagt, wenn der Mann am Hebel versagt, dass Stoff noch nicht Kraft und erst gezügelte Kraft die geplante Wirkung ergibt.

Darum muss im Offizier einiger Widerstand gegenüber zeitgefälliger Technomanie und grösstes Verständnis dafür lebendig sein, dass es auch eine Mimikri der Menschenseelen gibt, die erkannt sein will. Vor allem muss aber der Offizier wissen, dass das seelische, manuelle und maschinelle Kräftespiel innerhalb seines Befehlsbereichs nur dann harmonisch ineinander greift und nur dann sich als Höchstleistung des Ganzen äussert, wenn das Offizier beispiel alle die Vorzüge zeigt, deren das erfolgreiche Zusammenwirken bedarf.

Rigtigheden af disse Betragtninger forekommer umiddelbart indlysende. Mennesket, Personligheden kommer i første Række, og der kan kun indrømmes Materiellet en i Forhold hertil sekundær Betydning; saaledes som vore Forhold nu eengang ligger, er det i denne Kendsgerning, Gødning til Fremtidens Ager skal søges.

Det er formodentlig lige saa indlysende rigtigt, at den praktiske Træning, Arbejdet med Personel og Materiel paa Søen ikke kan indskrænkes under et vist Lavmaal, uden at den højere Eenhed, som skal fremgaa af Aand og Materie, af Menneske og Teknik, ophører at kunne komme til Eksistens.

Jeg skal ikke gaa nærmere ind paa Retningslinierne

for Efterkrigstidens Officersuddannelse herhjemme. Principper og Metoder har vekslet, og samtlige Uddannelsesplaner var »midlertidige«. Som et Hovedindtryk bliver dog staaende, at Føreropdragelsen ikke har været støttet af psykologisk Kundskabsmeddelelse i et saadant Omfang, at Resultaterne er iøjnefaldende; men det skal ogsaa villigt indrømmes, at en saadan Undervisning er overordentlig vanskelig at tilrettelægge, og at lignende Besværligheder gør sig gældende andre Steder.

Det drejer sig jo om, foruden praktisk Rutine, at give den unge Officer det bedst mulige Førergrundlag. Alt for ofte bliver han som Foresat, Leder, Lærer kort sagt som Fører konfronteret med et Personeludsnit uden tilfulde af være klar over, hvad man fra dettes Side venter af ham og hvilke Resultater, der er afhængige af hans Initiativ. Han raader ikke over tilstrækkelige Hjælpemidler i sig selv. Som Regel klarer han sig; dog ikke ved egen Udfoldelse, men fordi Foresatte og i sidste Instans Statsmagten staar bag ham.

Dialektik — det frie Foredrag —, der er af største Betydning for den Mand, som med Sikkerhed og Myndighed skal staa foran en Front af underordnet Personel, har saa vidt vides ikke været doceret og øvet. Overhovedet synes der ikke at være lagt tilstrækkelig Vægt paa Værdien af den personlige mundtlige Kontakt.

Alt for sjældent er der Lejlighed til at forfriskes ved den intellektuelle og moralske Opmuntring, der ligger i, at en Chef eller anden højere Foresat ved særlige og ikke for faa Lejligheder retter en mundtlig og dermed altsaa en personlig Appel til sine Undergivne.

Jeg tror ikke at sige for meget, naar jeg paastaar, at mange, alt for mange af vort underordnede Personel kun i eksklusiv Anledning bliver stillet overfor højere Foresatte end den subalterne Officer.

Tjenestens Gang skal jo dog ikke blot være som en velsmurt Maskines; saafremt ikke de i hvert Menne-

ske latent tilstedeværende sjælelige Kræfter og Karakterfaktorer lader sig mobilisere, vil et nok saa godt indrettet Værn aldrig naa den Topydelse, som er nødvendig, naar den overhængende Livsfare demaskerer Sjælene.

Den afdøde Forfatter Walter Christmas har i sine Memoirer sammenlignet Samfundsordningen paa Flaadens Skibe med et højaristokratisk Kongedømme. Denne Sammenligning holdt maaske Stik, da Forfatteren tjente under Splitflaget, men er nu forældet. Selv i den tidligere saa stramme tyske Marine er der i Henseende til de personelle Forhold sket en radikal Kursændring, uden at det derfor, saavidt det kan skønnes, er gaaet ud over Disciplin eller Aand. Men det er givet, at disse nye Forhold ogsaa stiller forøgede Krav til Officerernes Kvalitet paa de Omraader, der her er omtalt.

En moderne Militærforfatter udtaler, at omend det stadig lønner sig at trænge ind i en Cæsars eller de Ruyters Strategi og Taktik, saa er det dog til endnu større Nytte at efterforske, med hvilke Midler de førte deres Folk.

Forøvrigt mener jeg, at der vanskeligt kan herske Tvivl om, at der tiltrænges en Nyorientering paa Mandskabsuddannelsens Omraade.

Paa dette Felt kan vi gaa i Lære hos Hæren, hvor der er adskilligt at erfare. Man lægger der stor Vægt paa, at de indkaldte Værnepligtige faar positivt Udbytte af deres Værnepligtstid, og man søger derfor paa flest mulig Omraader at højne de unge Mænd kvalitativt.

I Søværnet modtager vi aarligt mellem 1000 og 2000 unge Mænd til Uddannelse og har derved ligesom Hæren en enestaaende Mulighed for at bidrage til vort Folks Højnelse saavel i Henseende til fysisk Standard som til menneskelig Værdi.

I Hæren sætter man sig det Maal, at bibringe den Værnepligtige Høflighed, Disciplin, personligt Mod, Evne til at tænke og handle selvstændigt, Kammeratskabsfølelse,

Sans for Legemshygiejne, Forstaaelse for Hærens Formaal og Væsen samt Nationalfølelse.

Det vil føre for vidt her at komme ind paa, hvorledes Hæren arbejder mod dette Maal; adskilligt vidner om, at Sagen er grebet rigtig an, og at vi derfor bør ofre dette Problem en større Interesse. Jeg har kun omtalt dette Forhold, fordi det er uløselig knyttet til vor Officersuddannelse. De Former og Metoder, der skal anvendes ved Mandkabsuddannelsen faar tilbagevirkende Kraft paa samtlige Befalingsmandsskoler.

Jeg har forsøgt at pege paa et Omraade, der bør vies den største Opmærksomhed ved Fornyelsen af vort Officerskorps og skal dels som Kuriosum dels for at paavise Kontinuiteten og det blivende i Kravet til Søofficeren citere et Afsnit af en af de mange udmærkede Taler, som Capitain Sneedorff i sin Egenskab af Kadetchef holdt til Kadetterne i Begyndelsen af forrige Aarhundrede:

»Det er ikke nok, at han (Søofficeren) er et moralsk godt Menneske, at han er ædruelig, sanddru, retfærdig; men han maa tillige være virksom, utrættelig, subordineret, præcise, have rask Commando, forstaa at omgaaes sine Underordnede, saa de baade elske og respektere ham; være den drivende i alle daglige Arbejder; være uforstyrret og rolig besluttende i alle pludselige uforudsete Tilfælde; han maa sin hele Livstid igennem bevare den fineste Følelse for sin Ære, lade den styre alle hans Handlinger og have det klart for Øje, hvor lidt den kan taale, og hvor forfærdeligt det var, om den skulde taale noget. — — — Overalt er det min uomstødelige Mening, mit grundfaste Princip, at den der ikke af sand indvortes Drift brænder efter at være Søofficer, han duer ikke til at være det, om han end havde den lyseste Forstand, det kjækkeste Hjerte og det bedste Helbred«.

Disse Ord bør ogsaa have Gyldighed idag, saafremt

Søofficeren skal hævde den Plads i Marinen og i Samfundet, hvortil saavel Historie og Tradition som Uddannelse og Ansvar prædestinerer ham.

Ogsaa denne Tankegang maa være grundlæggende for det Arbejde, den kommende Tid byder os at gøre.

Vender vi os nu, efter at have betragtet Marinens og Søofficersgerningens Status af idag, til Fremtiden, saa forekommer det mig, at man har Lov til at betragte Stillingen saaledes, at vi ikke staar ved en Epokes triste og glædeløse Afslutning, men ved Begyndelsen til en Tid med gode Løfter og med Muligheder for, at et godt og pligtopfyldende Arbejde ogsaa bringer tilfredsstillende Resultater ikke alene for Søværnet som saadan, men ogsaa for Søofficersgerningen i Almindelighed.

De ejendommelige Forhold, som nu lig et folkeligt Jordskælv behersker Verden er ogsaa paa mange Omraader, som allerede paavist, ifærd med at paavirke Mentaliteten her i Landet. Den Lov gælder stadig, at Tryk avler Modtryk, og det er i Øjeblikket vanskeligt at forudse, hvorledes de stærke Bevægelser, der for Tiden gaar hen over vort Land, vil udvikle sig. Det er imidlertid sandsynligt, at vore Værn vil komme til at spille en Rolle forskellig fra den Askepottilværelse, hvortil de nu i saa mange Aar har været henvist.

Denne Optimisme, eller om man vil, dette Lyssyn forekommer mig ikke alene underbygget af de Forhold, som allerede er saa stærkt fremhævet, og hvis Udspring er i mægtige og af os ukontrollable Kræfter; men jeg mener ogsaa, at der ved Søværnsloven af 1932 er givet Marinen et organisatorisk Grundlag at bygge videre paa, som i flere Henseender er bedre end det, Loven af 1922 gav os. Hermed være dog ikke sagt, at dette Grundlag er tilfredsstillende; det har betydelige Mangler; men disse er dog af en saadan Art, at de lettere lader sig afhjælpe. Jeg fremhæver udtrykkelig det organisatoriske

Grundlag, thi det er en uomgængelig Nødvendighed, at Bevillingen forøges.

Overfor dette Tidsskrifts Læsere er det unødvendigt at omtale Manglerne ved den nugældende Ordning; de er aabenbare. Som ved den forrige Lov er de i det væsentlige af økonomisk Art og kan lige saa vel nu som før blive katastrofale; men i Betragtning af den Synsvinkel, under hvilken jeg mener man tør se Forholdene i Øjeblikket, og i Betragtning af de organisatoriske Ny-skabelser, der er indført, mener jeg, at mine Forhaabninger er berettigede.

Ikke mindst maa man med stor Forventning se hen til Resultaterne af den nye Plan for Uddannelsen til Sø-officer. Ogsaa den er som de tidligere »midlertidig«, det er jo alt i vore Dage, og det betyder da heller ikke, at der i Henseende til Forberedelse og Undersøgelse samt grundig Gennemtænken har været slaaet af paa de Fordringer, som kan stilles til Løsningen af en Opgave, der bør faa grundlæggende og afgørende Betydning for vor Flaade. Man maa være Skolekommissionen taknemlig for det Arbejde, der er nedlagt i de nu udsendte Bestemmelser.

Det viser sig nemlig, at der med den nye Uddannelsesform aabnes bedre Muligheder for Førerruddannelsen end før; ganske vist i det væsentlige paa det praktiske Omraade. Der er saaledes kun afsat 8 Timer til Undervisning i militær Pædagogik og kun i Afdeling B, hvilket er for lidt; men det har vel paa dette Punkt ikke været muligt at modstaa Presset af de Krav, som fra talrige Sider har været stillet især til den tekniske og praktiske Uddannelse.

Man bemærker ogsaa Spiren til en Uddannelse i frit mundtligt Foredrag, idet det bestemmes, at Eleverne i Afdeling A skal holde et Foredrag om et af Skolechefen opgivet Emne.

Som allerede nævnt er Skoleplanen midlertidig, og

der er derfor Mulighed for indenfor dens Rammer og i Overensstemmelse med dens Aand efterhaanden at rette og forbedre, hvor dette viser sig tiltrængt.

Den synes paa heldig Maade at træffe netop den Linie, der er nødvendig, og som svarer til National-karakter og Folkepsyke.

Man vil ikke som Englænderne i snæver Forstand skabe et Individ, der kun har det Formaal og Program: right or wrong, my country, og iøvrigt forsynes med aandelige Skyklapper. Hos os kommer man sikkert det rigtige nærmest, naar man tilstræber en Uddannelse, der skaber Mænd, Førere med Forstaaelse af den menneskelige Naturs Højder og Dybder og for hvilke ingen Side af Historien eller Kulturen er fremmed, Mænd som i Kraft af en høj moralsk Standard og Kvalitet ikke blot kan byde og befale, men ogsaa være Eksempel til Efterfølgelse. Endelig maa man sikkert vogte sig for at havne i den anden Yderlighed, hvor Systematik og Videnskabelighed indsnævrer Personlighedens Virkefelt.

Fornylig fandtes i »Militært Tidsskrift« en lille Afhandling af Oberst C. O. R. Larsen: »Ungdommens militære Opdragelse og Officerernes Stilling i Platons Stat, i Jaurés socialistiske Stat og i den fascistiske Stat (Nietzsche)«. Denne Afhandling er højinteressant og bør læses af enhver, som med nogen Interesse omfatter Uddannelses — og Opdragelsesproblemet. Den er ogsaa et Vidnesbyrd om, at man fra visse Hold har Blikket aabent for de Muligheder og Krav, der vil møde Fremtidens Officer. Hvad der i saa Henseende gælder for Officerer i Almindelighed gælder naturligvis ogsaa for Søofficeren.

Efter at have paavist, hvorledes den militære Udvikling og Officerernes Stilling sandsynligvis vil blive under Kommunisme, den socialistiske Stat udviklet af den demokratiske og under Fascismen, udtaler Oberst Larsen til Slut: »Alle Steder vil Ungdommen blive militært opdraget, og Officererne vil faa en fremtrædende

Stilling ved denne Uddannelse og som Vogter af Staten mod ydre og indre Fjender. Der er derfor stor Sandsynlighed for, at Goethes Ord til Eckermann: »Die grössten Vorteile im Leben überhaupt wie in der Gesellschaft hat ein gebildeter Soldat« ogsaa i Fremtiden vil have Gyldighed.»

I Betragtninger som disse og med Stæde i den Tankegang, for hvilken jeg har gjort Rede, ligger Muligheder for, at Søofficersgerningen kan løftes højt op over det Niveau, hvortil jeg i disse Betragtningers Indledning mente, at der var Fare for at synke ned.

Men det er muligt, at der kræves en Nyorientering, et nyt positivt Syn paa Gerning og Opgaver.

Sker dette Krav Fyldest, vil det ogsaa blive Søofficeren, der som Flaadens Reorganisator, dens Nyskaber sikrer, at Orlogsflaget stadig æres og agtes ikke blot paa Havet og i fremmed Havn, men ogsaa overalt i vort Fædreland.

»Fartøjskendskab«.

Af Sølejtant E. J. Saabye.

Ved Torpedoskydning fra U-Baad er Resultatet i højere Grad end de fleste andre Steder afhængigt af een enkelt Person, Chefen, der alene leder saavel Baadens taktiske Bevægelser som ogsaa selve Torpedoskydningen.

Af denne ene Persons Dispositioner afhænger faktisk alt, idet den øvrige Besætnings Arbejde er af mere vanemæssig Art.

Hvert enkelt Angreb har sine særlige Ejendommeligheder og kan indeholde Overraskelser, som gør det nødvendigt for Chefen altid at være indstillet til hurtig Handling.

Det er derfor nødvendigt, at Cheferne gennem alle Slags Øvelser træner sig til Imødegaaelse af enhver tænkelig Situation, saa de i det afgørende Øjeblik kan handle med samme Ro og Overlegenhed som under de daglige Træningsøvelser.

Det forekommer mig imidlertid, at vi herhjemme er tilbøjelige til at tillægge den Træfning, der opnaas med Torpedoer, for megen Vægt.

Jeg skal nærmere belyse denne Paastand ved følgende 2 tænkte Situationer:

- 1) En rutineret U-Baadschef gaar i Angreb paa »Henrik Gerner«. — Allerede ved første Kig paa ca. 6000 m kan han, takket være sit indgaaende Kendskab til dette Skibs Udseende, med ret stor Sikkerhed og Hurtighed gisse de 3 Faktorer: Maalvinkel, Fart og Afstand. —

Han kan nu ret nøje beregne, hvor H. G. vil være ved næste Kig, og jo nærmere Maalet kommer, jo sikrere kan han bestemme Faktorerne, og Resultatet bliver antagelig et fint og uobserveret Angreb.

- 2) Samme U-Baadschef skal under Krigsforhold angribe et fjendtligt Skib.

Det vil da formentlig vise sig særdeles vanskeligt at bestemme Angrebsfaktorerne, da en rigtig Gisning i høj Grad er en Følge af grundigt Kendskab til Maalets Udseende under alle Forhold.

Chefen maa tage længere og hyppigere Kig og risikerer endda, at Angrebsfaktorerne bliver behæftet med betydelige Fejl paa Grund af hans Ukendskab til Maalet. Resultatet er med andre Ord betydelig mere tvivlsomt end i Situation 1).

Da al Uddannelse i Torpedoskydning tilstræber at sætte Personellet, her U-Baadscheferne, i Stand til at være Situationen 2) voksen, forekommer det mig, at der savnes en særlig Undervisning i Kendskab til fremmede Krigsskibe, og det er dette Spørgsmaal, der i det følgende vil blive gjort til Genstand for Behandling.

De fleste Søofficerer kender sikkert nogenlunde Udlandets Skibstyper fra Billeder eller Selvsyn, men i det store Hele er dette Kendskab ret overfladisk: man vil ikke kunne afgøre, om et Skib ses 3 eller 4 Streger ind, ej heller dets Fart, Afstand o. s. v.

Imidlertid mener jeg, at Studiet af fremmede Krigsfartøjer kan og bør dyrkes betydelig mere grundigt, end det hidtil har været Tilfældet, thi et nøje Kendskab kan, især hvor det drejer sig om U-Baadsangreb, være af afgørende Betydning.

Det er min Overbevisning, at man ved Anvendelse af smaa og lidet bekostelige Modeller af Udlandets Skibstyper kan skaffe sig et betydningsfuldt Kendskab til disse Skibes Udseende under forskellige Synsvinkler og paa forskellige Afstande, altsaa skaffe sig Erfaring og Øvelse i Bestemmelsen af 2 af Angrebsfaktorerne.

Ved Deltagelse i U-Baadsøvelser har jeg ofte haft den Tanke, at man let kommer til at overvurdere sin

Effektivitet ved stadig Gentagelse af Angreb paa det (eller de) samme, velkendte Maal, og den deraf følgende gode Træfning.

Jeg har derfor anstillet Forsøg, gaaende ud paa at bestemme Maalvinklen (evt. Afstanden) til en »fjendtlig« Krigsskibsmodel af en helt anden Type end vore hjemlige, og jeg mener at have erhvervet et saa grundigt Kendskab til dette Skib, at mine Chancer for rigtig Bedømmelse af Maalvinkel og Afstand til det virkelige Skib er adskilligt større, end de vilde være uden Øvelser med Modellen.

I det følgende skal beskrives den af mig benyttede Fremgangsmaade, hvortil knyttes et Par korte Bemærkninger om »Fartøjskendskab« som Fag.

Forsøgets Udførelse.

Den benyttede Model forestiller Panserkrydseren »Princess Royal«, hvis Hoveddata er:

Længde i Vandlinien: 210 m

Bredde - - - : 27 -

Armering { 8—34 cm K i 4 Dobbeltaarne.
16—10 - - i Kassematter.

Karakteristisk er Taarn 3's Placering mellem de to agterste Skorstene.

Modellen er lavet af Træ i Skala 1:500, altsaa ca. 42 cm lang; den er udført temmelig nøjagtigt, men dog langt fra minutiøst.

At den illuderer tilstrækkelig godt, vil formentlig fremgaa af Fotografierne 1—3, der, sammenlignet med Billeder af Originalskibet, giver et Indtryk af Modellens Udførelse. (Se »Taschenbuch« og »Jane«).

Den paa Fotografierne angivne Afstand er beregnet efter Maalestoksforholdet, saaledes at Modellen har samme

Størrelse som Originalen, fotograferet paa denne Afstand med samme Apparat.



1. Maalvinkel: 45° Stb. Afstand: c. 850 m.

Modellen anbringes paa en Tap i Centrum af en ind-delt Cirkel paa et plant Bord (Tegnebord). Da der saa vidt muligt ønskes samme Billede, som ses i et Periskop,



2. Maalvinkel: 120° Bb. Afstand: c. 850 m.

er en Prismekikkert ($8 \times$ Forstørrelse) anbragt med Okularet vendende mod Modellen og i Højde med Bordpladen. — Se Tegningen.

Kigger man nu i Objektivet, faas et formindsket Billede af Modellen, der tegner sig meget naturtro paa den større Afstand. — Bag Modellen anbringes en passende lys Baggrund.

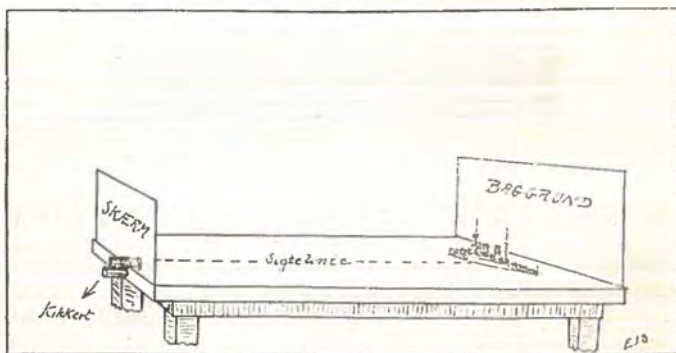
Til Størrelsesforholdet $1:500$ svarer $1 \text{ m} = 2 \text{ mm}$. Er Modellen 1 m fra Kikkerten, vil den, set med blot Øje fra Kikkertens Plads, have samme Størrelse som Ori-

ginalen set paa 500 m. Nu vil en direkte Betragtning af Modellen vise sig at illudere mindre godt, men betragter



3. Maalvinkel: 80° Bb. Afstand: c. 700 m.

man den gennem Kikkertens Objektiv, faas i det givne Tilfælde det samme Billede frem, som hvis selve Skibet



saas i Periskop uden Forstørrelse paa 4000 m, og selv uden særlige Foranstaltninger i Retning af Kulisser er Indtrykket meget virkelighedstro.

Ved Indøvelse i Gisning af Maalvinkel har en Med-

hjælper stillet Modellen paa et eller andet Tal paa Grad-
buen og noteret dette, selvfølgelig uden at være set af
Observatoren.

Derefter foretages et »Kig«, og den gissede Maal-
vinkel noteres.

Det har vist sig herved, at jeg, skønt jeg dog kendte
Modellen særdeles godt, gjorde meget grove Fejl i Kva-
dranterne 30° — 150° fra for. Allerede nogle faa Gentagelser
forbedrede imidlertid Resultaterne stærkt og viste dermed
Systemets Berettigelse, thi efter nogle faa Forsøg føler
man sig allerede saa kendt med det paagældende Skib, at
man sikkert ikke vil staa saa tvivlraadig overfor Originalen,
som man vilde gøre, hvis man aldrig havde set Modellen.

Nedenstaaende Skemaer viser nogle Resultater af et
Forsøg, hvor en Officer (ubaadsuddannet) har foretaget
 5×12 Gisninger, saaledes at det var de samme 12 Maal-
vinkler, der gik igen, men i forskellig Rækkefølge.

Modellen var anbragt paa 0,9 m's Afstand. (3600 m).

For Nemheds Skyld er Skema 1. opsat saaledes, at
Vinklerne staar i numerisk Rækkefølge.

1.

Virkelig Maalvinkel	Gisset Maalvinkel				
	1	2	3	4	5
10° gr.	10	10	15	10	10
25° r.	15	15	30	30	30
30° gr.	30	20	45	25	30
45° gr.	55	45	45	45	45
45° r.	35	50	50	45	45
60° gr.	45	60	60	60	60
75° r.	110	70	60	80	80
90° gr.	80	80	90	80	90
110° gr.	90	110	80	110	105
130° gr.	120	120	125	120	130
150° r.	150	160	150	150	150
160° gr.	170	150	155	160	160

Efter nogle Dages Øvelse, c. 10 Minutter daglig opnaaedes følgende Resultat:

Virkelig Maalvinkel	Gisset Maalvinkel
15° r.	15
120° r.	120
25° gr.	25
150° gr.	150
90° gr.	90
90° r.	90
5° gr.	5
20° r.	30
165° r.	160
105° gr.	100
80° gr.	80
100° r.	110

Af Skemaerne fremgaar antagelig klart, at »Eleven« har gjort gode Fremskridt, og han har som sin Overbevisning udtalt, at Systemet vilde være ham til stor Hjælp under senere Gisning til Originalskibet.

Der forekommer mig nu at være ført Bevis for Modellens Anvendelighed som »Angrebsobjekt«, hvor det drejer sig om at bestemme Maalvinkler.

Ønsker man tillige at bestemme Afstanden, maa hele Opstillingen antagelig gøres mere naturtro, end det har været muligt for mig.

Gaaende ud fra, at Berettigelsen af Begrebet »Fartøjskendskab« er anerkendt, skal jeg kort angive, hvorledes jeg kunde tænke mig Begrebet indført som Undervisningsfag. —

Da vi er saa heldige paa Holmen at have et første Klasses Modelsnedkerværksted, maa det være muligt inden for en rimelig Pris at faa fremstillet Modeller i 1:500 eller anden passende Maalestok af de Landes Krigsfartøjer, der kan have Interesse for os.

Eksisterer der først en saadan Modelsamling, vil den let kunne holdes til Dato, idet selvfølgelig de mere fjerne Landes Fartøjer kan lades ude af Betragtning.

Der maa endvidere indrettes et særligt »Angrebs-teater«, et passende Lokale med de fornødne Indretninger efter ovenanførte Princip.

Faget maa formentlig dyrkes saaledes, at der allerede gives Søkadetterne et passende Antal Timer i Teori, idet der gennemgaas Haandbøger, Fotografier, Tegninger m. m., der kan bidrage til at sætte Eleverne ind i fremmede Skibstyper, deres Udseende, Størrelse, Armering etc.

Den teoretiske Undervisning kan passende forbindes med Forevisning af Modellerne, saa Eleverne lærer disse at kende. —

Der er Grund til at antage, at et saadant Fag, i Modsætning til adskillige andre, vil more og interessere Eleverne. —

Den videre Uddannelse med Anvendelse af »Angrebs-teatret« kan f. Eks. finde Sted paa Undervandsbaadsskolen eller ved et særligt Kursus.

Hvorledes denne Undervisning i Praksis skal udføres, maa selvfølgelig afgøres af Specialister paa Torpedoskydningens Omraade, og Hensigten med dette Indlæg har da ogsaa kun været at vække Interesse for Tanken, saa den kan blive nærmere prøvet og vurderet af kompetente Dommere.

Til Slut skal bemærkes, at det her omtalte Modelskib m. m. naturligvis staar til Disposition for eventuelt interesserede.

Indlæg vedrørende „Bemærkninger i Anledning af den foreslaaede Revision af den militære Straffelov og Retsplejelov“ i Tidsskrift for Søvæsen, November 1933.¹⁾

Af Orlogskaptajn F. A. H. Kjølsten.

Mange Søofficerer har sikkert med stor Interesse læst Orlogskaptajn Rohbecks ovennævnte meget interessante Artikel i Tidsskriftets November Hæfte.

Alle de juridiske Spørgsmaal, som en Søofficer møder allerede paa et tidligt Tidspunkt af hans Karriere, og som han enten forgæves spørger andre om uden at kunne faa fyldestgørende Svar, eller selv forsøger at finde ud af — som Regel med samme mistrøstige Resultat — ser her Dagens Lys og behandles sagligt og indgaaende, belyst saavel af Søofficeren som af Juristen.

Da vor Marine, som bekendt, nu i langt højere Grad bestaar af flere mindre Skibe med relativt yngre Officerer som Chefer i Modsætning til tidligere Tidens større Skibe med gamle erfarne Chefer med en lang subaltern Tjenestetid bag sig, bliver den unge Chef nu i en forholdsvis tidlig Alder stillet Ansigt til Ansigt med den militære Straffelov og skal benytte denne, som ikke alene kan være vanskelig at faa exakt Besked af, men som ogsaa for flere Punkters Vedkommende mangler Relation til de særlige Forhold, som findes ombord i et Orlogsskib nutildags, og til de Forhold, som Marinen i vor Tid arbejder under.

Som Følge heraf blev det ogsaa hilst med Glæde af Søofficererne, da en Kommission blev nedsat, som havde til Opgave at modernisere denne Straffelov.

Den Glæde blev imidlertid opblandet med nogen Ængstelse, da man saa, hvorledes Kommissionen blev

¹⁾ Indsendt til December Hæftet 1933.

sammensat, nemlig hovedsagelig af Jurister samt enkelte Politikere uden nogen Repræsentant for Flaaden (eller Hæren), der dog ikke alene skal føre den nye Strafferet ud i Livet, men ogsaa bedst maa vide, hvor Skoen trykkede under den gamle Lov, bedre skulde man synes end disse Udvalgsmedlemmer, hvis hele Indstilling naturnødvendigvis i alle Tilfælde er fjernt fra Søofficerens.

Artiklens Forfatter hævder, at de fleste Søofficerer har en fjendtlig Indstilling overfor Jura; heri er jeg imidlertid ikke enig med Orlogskaptajnen, tværtimod har jeg den Opfattelse, at Søofficeren er meget interesseret i de juridiske Spørgsmaal og Sager, som mer eller mindre hyppigt kommer indenfor hans Virkekreds, hvad de varme Diskussioner, der herom ofte føres i Messerne baade i hjemlige Farvande og paa fjernere Have, da ogsaa synes at understrege.

Derimod er det utvivlsomt rigtigt, at Juraen i Marinekredse betragtes baade som vanskelig og indviklet, hvad oprigtig talt heller ikke kan undre, naar man gennemlæser juridiske Dokumenter og Skrivelser baade af ældre og nyere Dato og deri møder et Sprog, som i hvert Fald maa falde en «ikke Jurist» for Brystet; eller søger i den militære Straffelov, som næsten udelukkende tager Sigte paa landmilitære Forhold og derfor uden Tvivl kunde trænge til at faa et frisk Pust fra Søen.

Det er ofte blevet hævdet, at Søofficeren og Kadetten faar en altfor ringe Uddannelse i Retslære.

Hvad de sidste angaar forekommer det mig mindre formaalstjenligt at lægge Retslæreundervisningen 1 til $1\frac{3}{4}$ Aar før Officersudnævnelser (jvfr. Kundg. B. 26/1933), hvad der altsaa giver større Sandsynlighed for at have glemt denne Lærdom, naar Praksis engang staar for Døren; og hvad Officererne angaar, saa er deres Retslæreuddannelse tilsyneladende formindsket efter Officersskolens Nedlæggelse.

Det maa derfor antages at være af Betydning, at der bliver lagt Vægt paa Retslæreundervisningen i saa høj Grad som mulig, saaledes at denne ikke alene bliver teoretisk tilfredsstillende, men at den ogsaa bliver suppleret med praktiske Øvelser, hvor Eleven f. Eks. faar Opgaver stillet, hentet fra Livet ombord, hvor de forhaandenværende arkiverede Disciplinar- og Straffebøger da kunde finde Anvendelse, og hvor de Afgørelser Eleven træffer, kunde blive kritiseret under kyndig Vejledning af Læreren i Retslære.

Ligeledes er der jævnlgt blevet fremdraget, at det utvivlsomt vilde være af Betydning for os alle, dersom der gennem juridiske Foredrag eller Spørgetimer med en Auditør, f. Eks. i Vinterhalvaaret, kunde bringes juridiske Spørgsmaal under Debat til gensidig Belæring og Oplysning for saavel Juristen, repræsenteret af Auditøren, som for os Søofficerer som de praktiske Udøvere af Strafferetten. Disse Timer kunde da maaske ogsaa virke til, at baade Generalauditørens Arbejde med Gennemgang af Straffebøgerne bliver lettet, og samtidig fritage mangen en Søofficer for i givet Tilfælde at faa en daarlig Karakter i Generalauditørens juridiske Karakterbog.

Blandt de Spørgsmaal som Orlogskaptajnen fremdrager og belyser med saa talende Eksempler, forekommer det mig, at Spørgsmaalet om, hvem der er Rettergangschef, er et af de mest vanskelige at udrede. Man skulde synes, at det er ganske unødvendig at skelne mellem, hvem der er Rettergangschef i Land og paa Togt, da disse Begreber jo i Realiteten er ganske udflydende.

I denne Forbindelse maa man vel ogsaa have Lov til at udtrykke det Haab, at skulde der engang komme til at blæse en blidere Bør for Flaaden, vil man vel ogsaa tilstræbe, at Marinens Virksomhed i højere Grad kommer til at falde paa Togt og ikke i Land; det maa da i hvert enkelt Tilfælde (Sejlordre eller lignende) fast-

sættes, hvem der er Rettergangschef, hvis anden mere generel Definition ej kan redigeres.

De i Artiklens Afsnit VI behandlede Forhold mellem Tilrettevisninger (Disciplinarmidler) og Irettesættelser (Straf uden Dom), som faktisk er 2 forskellige Opskrifter at tilberede nøjagtig den samme Ret paa (kun med den Forskel, at det sidste bliver underkastet Generalauditorens Inspektion, det første ikke) raaber ogsaa, som Forfatteren saa rigtig paapeger, paa Forenkling paa en moderne Basis.

De Hovedbrud, som den Chef, der tilstræber at skifte Sol og Vind lige overfor en stakkels Synder, udsætter sig for ved at søge at udfinde om § 97, § 177 eller § 182 skal benyttes ved den hyppigst forekommende af alle Forseelser ombord, nemlig naar en Mand kommer for sent efter Landlov, synes ogsaa at tale for, at den praktiske Mand kunde faa Lejlighed til at indføre et i alle Fald raadgivende Ord ved den ny Straffets Redigering.

Forfatterens Beklagelse af den i Marinen hidtil fulgte Praxis at lade den Anklagede faa sin fulde Frihed i de 2 × 24 Timers Betænkningstid, har jo ogsaa fundet en lykkelig Løsning i Chefen for Kystflaadens Bestemmelse af $\frac{8}{9}$ i Aar (sandsynligvis efter Artiklens Indsendelse til Tidsskriftet), hvori bestemmes, at der ikke gives Landlov før Bestemmelse er taget, en Afgørelse, der betyder en stor Lettelse for alle, der har med Straffesager at gøre, og som virker fortrinlig i Modsætning til tidligere, hvor Manden saa godt som altid skulde »betænke sig«, i Særdeleshed umiddelbart før en Lørdag-Søndags Landlov.

Det vil sikkert være af stor Interesse, dersom det kunde autoriseres, at man ikke udtrykkelig behøver at spørge en Mand, om han vil modtage en arbitrær Strafskendelse eller ikke, hvad Forfatteren hævder er en Over-

drivelse, men som man i ovennævnte Skrivelse fra Chefen for Kystflaaden faar Indtrykket af er nødvendigt.

At det hidtil har været Coutume ligger sikkert i, at man vil dække sig imod en eventuel Anklage bagefter, dersom Manden paaberaaber sig, at han ikke har faaet denne Betænkningstid.

Paa Side 512 Anm. anføres i Artiklen, at arbitrære Afgørelser ikke behøver at være bundet af Straffelovens Satser; dette virker utvivlsomt som en Overtaskelse, thi hvad skulde en saadan Kendelse ellers være baseret paa? Thi det er jo netop disse Paragraffer, som altid bliver citeret og anført i f. Eks. Generalauditørens eventuelle Bemærkninger til Straffebøgerne; noget andet er, hvad jeg er vel vidende om, at disse Paragraffer i Almindelighed ikke anføres i selve Disciplinar- eller Straffebogen.

Af andre Punkter, som ganske vist ikke er fuldt saa interessante, som de i Artiklen paapegede, men som dog ogsaa fortjener at nævnes, naar Revisionen staar for Døren, er bl. a., at der intet Steds kan findes nugældende Bestemmelser angaaende Aflæggelse af Krigsretsdommerløfte?

Dersom dette er afskaffet, hvorfor meddeles det da stadig Skibe paa Tøgt, hvem af Officererne der har aflagt dette Løfte, hvis Formular iøvrigt ogsaa nævnes i Auditor Mamsens: »Strafferetsplejen med særlig Henblik paa militære Straffesager» 1930 Pag. 79?

Hvad har erstattet den nu annullerede »Instruktion om Udstaaelsen af Fængselsstraffe m. m. i Krigsskibe paa Tøgt» af 20/6 1881, og som i mange Retninger gav udmærket Vejledning for Arrestanters ensartede Behandling i Skibe forsynet med Arrest.

I ovennævnte Auditor Mamsens Bog vilde det iøvrigt betyde en Lettelse og eventuelt kunne fritage Skibschefer (Rettergangschefer) for formelle Fejl, naar disse paa Grund af Tøgtets Beskaffenhed ikke kan faa Assistance af en Auditor, dersom det til denne Bog hørende Tillæg inde-

holdende forskellige Eksempler blev udvidet til ogsaa at omfatte et fuldstændigt Eksempel paa den kronologiske Udvikling af en Sags Behandling ombord, saasom Eksempel paa Forundersøgelse, Nedsættelse af Forhørsret, Tiltalebeslutning, Nedsættelse af Domsret, Formulering af Anklageskrift, samt Eksempel paa Udskrift af Retsbog, alt for et Orlogsskib paa Tugt udenfor danske Farvande. Endelig burde denne udmærkede Bog (eller den efter Straffelovrevisionen omarbejdede ny Udgave af denne Vejledning) medgives enhver Officer, der har Straffemyndighed, eller rettere være i enhver Søofficers Besiddelse.

Ved at nævne Domsretter fristes jeg til et lille Side-spring fra den militære Strafferet over i Uniformsreglementet og fremkomme med følgende Forslag, nemlig at genindføre Paaklædning Nr. 2 ved Domsretter ombord i Lighed med, hvad Tilfældet var tidligere ved Krigsretter.

Mon dette ikke vilde bidrage til at fremhæve Domsrettens Autoritet og Værdighed overfor Besætningen i det lille Samfund, som Besætningen nu engang danner ombord i et Orlogsskib paa en fjern Station.

Endelig et Spørgsmaal: skal Gentagelsestilfælde normalt virke som skærpene Omstændigheder ved Ikendelse af Straf uden Dom for samme Forseelse, selv om tidligere Straffe er ikendt af andre Straffemyndigheder (ombord i andre Skibe)?

I bekræftende Fald, hvorledes sikrer man sig da at være bekendt med disse Straffe for det Personel, der ingen Oplysningsbog har?

Hvornaar indtræder der Præscription eller Forældelse i dette Forhold, f. Eks. efter et Aars Forløb eller følger det i Teorien en Mand •evigt•?

Ingen kan være blind for det store og saare vanskelige Arbejde, som Udvalget til Revision af Straffelov for Krigsmagten m. m. maa udføre. Et Arbejde, som

vel maa være saa meget mere vanskeligt, idet dette sidste Udvalg som nævnt hovedsagelig bestaar af Jurister, selv om disse utvivlsomt hører til Landets mest kvalificerede. Da der imidlertid i den hidtil gældende Strafferet, som paavist har været visse Afsnit og Paragraffer, som i Marinen giver Anledning til Misforstaaelser, og da denne Lovs Fædre vel har været lige saa kvalificerede som dens, der nu har set Dagens Lys, saa maa vi, der dog til syvende og sidst skal arbejde med Resultatet, have Lov til at udtale Haabet om, at de »maritime Nødraab«, som har lydt saa kraftigt fra Orlogskaptajn Rohbecks Artikel, ogsaa maa naa op til de høje Udvalgsmedlemmers Ører.

Er det imidlertid rigtigt, hvad der hævdes med mer eller mindre Kraft, at Juristen i mangt og meget savner maritim Forstaaelse og Forudsætninger, hvad jo ikke forekommer saa uforstaaeligt, thi hvor skulde han have den fra? — Og er det ligeledes rigtigt, at Søofficeren mangler juridisk Sans, hvad man maa forudsætte bl. a. er Grunden til, at han savnes blandt Revisionsudvalgets Medlemmer, saa forekommer det mig at være en praktisk Udvej, dersom man paa den ene eller anden Maade kunde knytte den Person, der forener de maritime og juridiske Egenskaber i sig, nemlig Søofficeren og Juristen Orlogskaptajn, candidatus juris A. J. Rohbeck til det under ^{8/12} 1932 nedsatte Udvalg til Revision af Retsplejeloven m. m., for derigennem at sikre Udvalgets Medlemmer et Middel til at opnaa det af alle med Længsel imødesete Maal, nemlig en forbedret og moderne maritim Straffelov.

Dykning og dens Indvirkning paa den menneskelige Organisme.

Af Kaptajnløjtnant L. Rostock-Jensen.

Er Dykning et risikabelt Arbejde? Dette Spørgsmaal maa besvares bekræftende, naar man ser de offentliggjorte Ulykkesstatistikker. Her skal anføres nogle enkelte Eksempler.

Ved Bygningen af Saint Louis Broen over Mississipi, hvor der arbejdedes under op til 5 Atm. Tryk, forekom der blandt 352 Arbejdere 50 Tilfælde af Dykkerlammelse og 14 Dødsfald. Blandt Arbejderne, der var beskæftiget med Bygningen af Tunnelen under Elben, forekom der 800 Sygdomstilfælde. Ved Bygningen af Metroen i Paris forekom der under Arbejdet med Tunnelen under Seinen 30 Sygdomstilfælde, endvidere 10 sprængte Trommehinder og 1 Dødsfald. Ved East River Tunnelen i New York var der blandt 10000 Mand 3692 Ulykker, hvoraf 20 Dødsfald. Ved Svampefiskeriet ved Afrikas Kyst blev der i Løbet af 1 Aar observeret 260 Ulykker med 7 Dødsfald; endvidere observeredes det, at $\frac{1}{8}$ af samtlige Dykkere viste Symptomer paa kronisk Lammelse.

Kan disse Ulykker undgaas, og hvad gøres der derfor?

Helt undgaa Ulykker ved Dykning kan man vel ikke; men der er ingen Tvivl om, at man kan begrænse disse meget stærkt, hvis de, der beskæftiger sig dermed, faar lidt mere Kendskab til Dykningens fysiologiske Virkninger.

I de sidste 30—40 Aar er der gjort et stort og før-tjenstfuldt Arbejde af en Række Videnskabsmænd, der gennem Forsøg med saavel Mennesker som Dyr har klarlagt Dykningens Indvirkning paa den menneskelige Organisme og angivet forskellige Regler til Modvirkning af Dykningens skadelige Indflydelse. I det efterfølgende skal der derfor, paa Grundlag af de førnævnte Forsøg,

gives et Billede af, hvad der sker under en Dykning, hvilke skadelige Virkninger denne har paa den menneskelige Organisme, og hvorledes disse Virkninger bedst undgaas.

Vand- og Lufttryk i Forbindelse med Dykning.

Under Dykningen udøver Vandet grundet paa sin Vægt et Tryk paa Dykkerens Legeme, der, sammenlagt med det atmosfæriske Tryk, i 10 m's Dybde udgør 2 Atm. absolut Tryk, i 20 m's Dybde 3 Atm. absolut Tryk o. s. v.

Regner man ud, hvor stor Vægt disse Tryk repræsenterer, vil man se, at der paa et Menneske af normal Størrelse under Ophold i den atmosfæriske Luft hviler en Vægt paa 15 Tons, i 10 m's Dybde 30 Tons, i 20 m's Dybde 45 Tons o. s. v.

I Virkeligheden mærker Dykkeren intet til dette Tryk, og Forklaringen er følgende: Den menneskelige Organisme bestaar i overvejende Grad (90 %) af Vand og limagtige Opløsninger. Da disse ikke lader sig trykke sammen, vil Legemets Form ikke forandre sig, selvom det er udsat for et meget højt Tryk; og da de i Legemet værende Hulrum (som f. Eks. Lungernes Indre, Mellemører, Pandehule el. lign.) staar i Forbindelse med Luften — for Dykkerens Vedkommende den i Dragten værende Luft, som har samme Tryk som det udvendige Vandtryk — vil Trykket hurtigt forplante sig til Dykkerens Indre, og det paa Kroppen virkende ydre Tryk vil aldrig blive mere end ganske lidt større end det indre, uanset den Dybde, Dykkeren befinder sig paa.

Var der derfor kun de direkte Trykvirkninger at tage Hensyn til, skulde der intet være i Vejen for at dykke til flere Hundrede Meters Dybde; men der er mange andre Faktorer, der spiller ind — Faktorer, som skal blive omtalt i senere Afsnit.

Hvis man har Lejlighed til at se en Dykker under Vandet, vil man lægge mærke til, at hans Dragt ligger

haardt presset mod Benene og underste Del af Kroppen; kun i Højde med Brystkassen buler den ud og danner her en Luftpude. Forklaringen er den ganske simple, at der paa hans Ben hviler et større Tryk end paa hans Bryst. Trykket giver ikke Dykkeren nogen Besværligheder selv paa meget store Dybder, da det kun er denne ringe Forskel i Tryk, Dykkeren mærker, idet Hjertet maa arbejde noget stærkere for at opretholde Blodcirkulationen i Benene. Ligger Dykkeren ned i vandret Stilling, vil han intet mærke til Trykket, idet dette nu er lige stort paa hele Kroppen, og lig det indre Tryk.

Dragten giver sig for hver Ind- og Udaanding og holder paa den Maade Trykket konstant, hvorved Dykkerens Lunger arbejder langt roligere, end hvis Aandedrættet kun foregik i den stive Hjelm.

Trykkets skadelige Virkninger.

Befinder en Dykker sig tæt under Overfladen, er han udsat for et absolut Tryk paa ca. 1 Atm.; falder han pludselig ned paa 10 m's Dybde, bliver han nu udsat for et Tryk paa 2 Atm., og Luften inde i Dragten vil, hvis Lufttilførslen ikke kan følge hurtigt nok med, blive presset sammen til ca. det halve Rumfang. Dragtens Luft bliver derved presset op i den stive Hjelm, og Dykkerens Legeme er udsat for at blive presset op mod Hjelmens Kant med en mægtig Kraft. Skér det meget pludseligt, risikerer han at blive dræbt; i mindre pludselige Tilfælde kan der optræde indre Blødninger.

Befinder han sig derimod paa 30 m's Dybde og pludselig falder ned til 40 m, bliver Dragtens Luftrumfang kun formindsket med $\frac{1}{4}$, og den skadelige Virkning bliver selvsagt langt ringere end i det første Tilfælde.

Man ser altsaa, at et Fald paa lægt Vand er langt farligere end et Fald paa stor Dybde, en Kendsgerning enhver Dykker og Lineholder bør vide.

Man ser desværre alt for ofte Lineholdere være

mindre paapasselige, naar Dykkeren arbejder paa lægt Vand, idet de tror, at her kan der ikke ske noget.

En pludselig Opstigning kan være ligesaa farlig som et pludseligt Fald. Faren er den saakaldte »Dykkersyge«, som vil blive omtalt senere. En Dykker maa derfor under Opstigningen passe paa ikke at faa for stor Opdrift — har han faaet det, og tøver han med at aabne mere for sine Afgangsventiler eller Overtrykshanen, vil han begynde at stige til Vejrs, og Dragten bliver nu saa udspilet, at den bliver haard og ubøjelig. Dykkeren kan derfor ikke bøje Armene og betjene Ventilerne, og han stiger med større og større Hastighed op til Overfladen. Man risikerer, at Dragten ikke kan taale den stærke Strækning. Revner den, vil Dykkeren være udsat for at synke som en Sten, hvis Lineholderen ikke har naaet at hale Livlinen hjem. Der er dog størst Udsigt til, at Dragten holder, og at Luften undviger gennem Manchetterne. I mange Dykkerdragter er der nu anbragt en Sikkerhedsventil.

Naar Dykkeren gaar ned, stiger Trykket i Dragten i Lighed med det ydre Vandtryk. Luften bliver presset ind i Legemets Hulrum. Af disse Hulrum kan saavel Pandehulen som Mellemøret give Dykkeren Besværligheder. Pandehulen staar i Forbindelse med Dragtens Luft gennem Næsekanalerne. Dykkerens Næse maa være i fuldstændig Orden, idet der, hvis Forbindelsen er tilstoppet, opstaar stærke Smerter i Pandehulen, naar Trykket under Nedstigningen vokser.

Mellemøret staar gennem det eustachiske Rør i Forbindelse med Svælget. Herigennem skabes der Mulighed for at holde samme Tryk i Mellemøret som paa den udvendige Side af Trommehinden. Ved Forkølelse bliver det eustachiske Rør tit helt eller delvis blokeret, og man faar Smerter i Øret under Nedstigningen. Ved at gøre Synkebevægelser eller gabe kan man faa Luften til lettere at passere. Man kan ogsaa udvide Røret lidt,

idet man, ved en kraftig Udaanding samtidig med at man holder Munden lukket og prøver paa at holde Næsen tæt (ved f. Eks. at presse den mod Hjelmens Frontglas) skaber et lille Overtryk i Svælget. Naar Forbindelsen atter er i Orden, mærkes en Knirken i Øret.

Øresmerterne maa ikke ignoreres, og Nedstigningen maa ikke fortsættes, før de er bragt til Ophør. Ved stærk Forkølelse kan de eustachiske Rør være saa tilstoppede, at Smerterne, selv efter flere af de ovenstaaende Forsøg, ikke vil fortage sig. Dykningen maa opgives, da man ellers let risikerer en Sprængning af Tromme-hinden.

Et Menneskes Arbejdsydelse har stor Indflydelse paa Aandedrættet. Man har ved Forsøg fundet ud af, at Aandedrætsmusklerne, ved yderst legemlig Anspændelse, maa bevæge ca. 15 Gange saa meget Luft som i Hvile. Dette er deres højeste Ydeevne.

Det er i Begyndelsen nævnt, at var der kun de direkte Trykvirkninger at tage Hensyn til, skulde der intet være til Hinder for at dykke til flere Hundrede Meters Dybde. Trykket har derimod en indirekte Virkning, som trækker en Grænse langt tidligere. Naar Trykket under Dykningen vokser, bliver Luften i Dragten tættere i samme Forhold, og Aandedrætsmusklerne maa arbejde kraftigere. Paa 40 m's Dybde, hvor der er 5 Atm.'s absolut Tryk, er Luften 5 Gange saa tæt som oppe i den frie Luft, og Aandedrætsmusklerne maa altsaa bevæge 5 Gange saa meget Luft som for det samme Arbejde ved Overfladen.

Af dette ses, at en Dykkers Arbejdsydelse daler, naar Dybden vokser, og at man ikke kan dykke længere end til ca. 140 m's Dybde, da Luften her er 15 Gange tættere end ved Overfladen. For at opnaa denne Dybde kræves nemlig, at Dykkeren er i fuldstændig Hvile, og at han kun er nede nogle ganske faa Minutter, idet Arbejdet med at trække Vejret svarer til den største legemlige Anspændelse ved Overfladen.

keren helt ned paa en Dybde, hvor der er et Tryk paa 10 Atm., altsaa 90 m's Dybde.

Efter det førstnævnte, skulde en Dykker altsaa kunne opholde sig i ubegrænset Tid paa 40 m's Dybde og i indtil 4 Timer i Ro eller med meget let Arbejde paa 90 m's Dybde, uden at Ilten skulde faa skadelig Indvirkning paa ham.

Hvis man derimod vil dykke paa større Dybder end 90 m, maa man, for at undgaa Ilstens skadelige Virkning, anvende en Tilførselsluft, hvor Iltprocenten er langt mindre end i den almindelige atmosfæriske Luft.

b. Aftagende Iltmængde.

Ved faldende Iltprocent vil Manglen paa Ilt ikke vise sig før ved 17 0/0's Iltmængde. Ved yderligere Fald viser Manglen sig ved Svimmelhed, at man ser dobbelt, Ansigtets og Læbernes Farve bliver blaalig, og stadig større og større Energiløshed; og til sidst ved ca. 10 0/0 svinder Bevidstheden langsomt bort og Døden indtræder.

Men Faren for at Iltmængden skal aftage maa siges at være uendelig lille, thi jo dybere en Dykker gaar ned, jo mere Ilt faar han pr. Indaanding.

Kulsyre.

En stigende Kulsyreprocent vil virke forgiftende paa Organismen.

De første Giftvirkninger spores, naar 2 0/0 er naaet, ved hurtigere Aandedræt, og saafremt man skal udføre et kraftigt Arbejde, viser det sig som Ildebefindende og Hovedpine. Ved 3 0/0 kulsyreholdig Luft er Giftvirkningerne tydeligere: Hovedpine, Ildebefindende og hastigt Aandedræt selv ved ringe Arbejde.

Man kan endnu leve og aande i 4—5 0/0 kulsyreholdig Luft, men blot det mindste Arbejde eller den mindste Bevægelse kræver Anstrengelse.

Kommer man op paa 6—7 0/0, vil Bevidstløshed indtræffe, og en stadig stigende Procent vil medføre Døden.

Ovenstaaende gælder dog kun ved 1 Atm. Tryk (i Overfladen), thi Kulsyre's Giftvirkning er stigende med Trykket. Saaledes virker f. Eks. 2% Kulsyre i Indaandingsluften ved 2 Atm. Tryk lige saa skadeligt som 4% Kulsyre ved 1 Atm. Tryk, eller med andre Ord — 2% Kulsyre har samme Virkning paa 10 m's Dybde som 4% ved Overfladen.

Da man i Praksis kan regne med at den forbrugte Iltmængde er lig den udaandende Kulsyremængde, ser man ved at sammenholde dette med det tidligere nævnte, at Kulsyre's skadelige Virkninger normalt vil indtræde langt tidligere end Manglen paa Ilt vil gøre sig gældende.

Kulsyremængden, der afgives af Lungerne, afhænger af følgende Faktorer:

1. Det Arbejde Legemet skal udføre.
2. Den Temperatur Legemet befinder sig i.
3. Mængden og Arten af den Føde Legemet har indtaget samt Tidspunktet herfor.

ad 1. Anstrengende Arbejde	}	Afgivelse af stor Mængde Kulsyre.
ad 2. Lav Temperatur		
ad 3. Indtagelse af kraftigt Maaltid, kort Tid i Forvejen		

Afgives Kulsyre i stor Mængde, kræver dette stærk Lufttilførsel til Lungernes »Udskylning«.

Ifølge »Diving manual« har man af et meget stort Antal Maalinger af Luften i en Dykkerdragt fundet, at en Dykker udaander ca. 0,4 l Kulsyre pr. Minut, naar han er i Hvile, og ca. 1,3 l naar han arbejder, altsaa ca. 3 Gange saa meget.

Af dette ser man, at en Dykker, der arbejder, maa have en ca. 3. Gange saa stor Lufttilførsel som en Dykker, der er i Hvile.

Hvis en Dykker arbejder meget haardt, kan han udaande op til ca. 3 l Kulsyre pr. Minut, altsaa ca. 7 Gange saa meget som naar han er i Hvile.

En Dykker skal altid have det samme Rumfang Luft i Dragten. Endvidere maa man forlange, at al Luften, af Hensyn til den udaandede Kulsyre, bliver skiftet med samme Hastighed, hvad Dybde han end befinder sig paa.

Normalt regner man med, at en Dykker skal have 50 l Luft pr. Minut, naar han befinder sig i Overfladen. Da det udvendige Vandtryk stiger 1 Atm. for hver 10 Meter, han kommer længere ned, skal han, da Tilførselsluften bliver sammenpresset i samme Forhold, have 100 l Luft naar han er i 10 m's Dybde, 150 l Luft naar han er i 20 m's Dybde o. s. v., for at faa skiftet den i Dragten værende Luft med samme Hastighed.

Er der for meget Kulsyre i den i Dragten værende Luft, enten paa Grund af, at Dykkeren i længere Tid har arbejdet meget haardt, eller fordi Lufttilførslen har været utilstrækkelig, vil dette kunne give Anledning til Besvimelses- eller Kvælningsfølelser.

Der er ingen Tvivl om, at Dykkere i tidligere Tider ofte har tabt Bevidstheden, fordi Lufttilførselen var utilstrækkelig.

Saa sent som i Fjor døde 2 civile Dykkere herhjemme Kvælningsdøden, ganske sikkert af samme Grund.

I den danske Marine er der udarbejdet Tabeller, der viser hvilket Antal Omdrejninger, Pumperne skal gaa med paa de forskellige Dybder.

Det kan ikke stærkt nok fremhæves, hvor vigtigt det er at sørge for en rigelig Lufttilførsel, først og fremmest for at undgaa Besvimelses- eller Kvælningsstilfælde, endvidere for at forøge Dykkerens Velbefindende og dermed hans Arbejdsydelse.

Benytter man haanddrevne Pumper, kan man være sikker paa, at Pumpemandskabet aldrig pumper med flere Omdrejninger end højst nødvendigt; da det endvidere har vist sig, at Haandpumperne, selv naar flere er koblet sammen, har vanskeligt ved at give tilstrækkelig Luft paa store Dybder, er vi i Marinen gaaet mere og mere over

til at forsyne Dykkerne med Luft fra Trykluftflasker. Ved denne Form for Lufttilførsel er man i Stand til i alle Situationer at give dem rigeligt med Luft; saaledes faar vore Dykkere som Regel 2—3 Gange saa meget Luft som nødvendigt, og denne kraftige Luftcirkulation, som Dykkerne selv er glade for, har sat deres Ydeevne i høj Grad op.

Vore Undervandsbaades, Orlogsskibes og »Henrik Gerners« Luftsystemer er udmærket egnet til dette Formaal. Den fra Reduktionssystemet kommende Luft, der er reduceret til et Tryk paa 7 kg/cm², har endvidere den Fordel, at den er mere tør og derfor ikke saa let danner Is i Slangerne i Frostvejr som Luft fra Dykkerpumper, idet den Fugtighed, der udskilles ved at Trykket falder, optages i en Vandopsamler.

En Luftgennemstrømningsmaaler angiver hvor mange Liter Luft pr. Minut, der tilføres Dykkeren.

(Fortsættes.)

Bog anmeldelse.

Christian Elling og Viggo Sten Møller:
Holmens Bygningshistorie 1680—1930.

Udsendt af Selskabet til Udgivelse af Danske Mindesmærker.
Kbhvn. 1933.

Interessen, for hvad Danmarks Flaade i de svundne Aarhundreder har betydet for Landet baade indad- og udadtil, baade i Krig og i Fred, er — maaske netop paa Grund af den ilde Medfart, Flaaden har lidt i de sidste 10 Aar — meget vaagen for Tiden. Kommandør J. H. Schultz har allerede udgivet de to første Bind af sit store Værk: Den danske Flaade 1814—48; nu er hertil kommet Holmens Bygningshistorie, og det er mig bekendt, at to Mænd allerede i 4 Aar i Fællesskab har arbejdet paa den tredje og sidste Side af Sagen: Personellet.

Det foreliggende Værk, der ikke er det mindst vigtige i denne Trilogi, falder i tre Dele:

Holmens Bygningshistorie 1680—1770 og 1770—1848 skrevet af Dr. Chr. Elling og Perioden 1848—1930 af Arkitekt V. Sten Møller, og af disse er den første Del, Perioden 1680—1770, skrevet som Doktordisputats.

Denne Del er derfor og iøvrigt i Følge Forholdenes Natur det fyldigste og interessanteste Afsnit af Værket. Det behandler »Nyholmene» som en Helhed, en Nydannelse med sine egne Udviklingsmuligheder; det begynder med »Hukken»s Anlæggelse og viser os Udviklingen. Man maa komplimentere Doktoren for det udmærkede Arbejde, der giver mere, end Titlen lover, idet Emnet ikke alene er behandlet rent arkitekturhistorisk, hvor hver enkelt Bygnings Tilblivelse og hver Udvidelse af Værftet er begrundet og forklaret, men det er tillige behandlet med en Forstaaelse af den militært-tekniske Side af Sagen, som man ellers ikke kan vente at finde

hos en Lægmand. Særlig maa fremhæves den ualmindelig grundige og fine psykologiske Karakteristik af de optrædende Hovedpersoner, navnlig H. Span, Fr. Danneskiold Samsøe og Suhm. Af disse staa Danneskiold som en lysende Skikkelse, og som den, der har undfanget Ideen til Nyholm og faaet denne Tanke ført ud i Livet med sjælden Forudseenhed, Dygtighed og Energi ved Siden af alle de andre store Opgaver, han løste til Gavn for Marinen, i den Tid han fik Lov til at staa for Styret. Billedet af Suhm er maaske lidt for velvilligt; Forfatteren har vistnok i Erkendelsen af hans Dygtighed og Indsats i Udførelsen af Danneskiolds Planer ønsket at kaste et lidt mildnende Slør over hans personlige Egenskaber, der ikke altid var helt tiltalende. Overfor en af Bi-figurene vil jeg dog tage lidt Forbehold. Doktoren skriver, at Admiral Rosenpalm var en stor Taktiker. Det er muligt, at Doktoren har Ret, men Rosenpalm har imidlertid kun faaet Lejlighed til at vise det, da han 1746 manøvrerede Danneskiold ud. Rosenpalm havde sin Kulmination, da han 1715—16 var Næstkommanderende hos Admiral Sehested ved Rügen. Sehested fremhævede ham som en ualmindelig dygtig og lovende Officer. Som Chef for Kattegatseskadren efter Tordenskjold manglede han sin Forgængers Energi og Initiativ, men avancerede vel nærmest paa Grund af Inertiens Lov til de højeste Stillinger.

Dr. Elling sætter i sin Afhandling Bygmester Philip de Lange et smukt og velfortjent Mindesmærke. Langes Stilling som Søetatens Bygmester 1737—66 og hans enestaaende Dygtighed, baade i kunstnerisk og praktisk Henseende, gjorde det muligt for ham at skabe saa meget godt og smukt Arbejde. Han har sat sit Præg paa Nyholmene og derved gjort sig fortjent til senere Slægters store Taknemmelighed. Man maa kun beklage, at hans fine Søkadetakademi, der jo imidlertid aldrig blev anvendt efter Danneskiolds Bestemmelse, ikke blev bevaret, da Gammelholm blev raseret.

Jeg har iøvrigt kun endnu nogle faa og i og for sig ubetydelige Indvendinger, der nærmest skal tjene til at understrege, hvor fejlfri og udmærket den hele Afhandling er. Batteriet, der stadig omtales, hedder »Sextus« og ikke som Dokteren skriver »Sixtus«, og F. C. Kaas, der blev Holmens Chef 1781, var ikke Kommandør-kaptajn, men Kommandør.

1. Dels 2. Afsnit, Perioden 1770—1848, slutter sig paa en smuk Maade til 1. Afsnit, men er dog holdt i mere skematisk Form. Perioden byder jo heller ikke paa særlige Nydannelser. Der gives et godt Billede af Fuldførelsen af Danneskiolds Plan og Udviklingen paa Holmene, der trods det alvorlige Indgreb i 1807 dog fortsattes efter den givne Linie.

I Bogens 3. Del har Arkitekt Sten Møller givet en Fremstilling af Sammendragningen paa Nyholm og dennes deraf og af Krigsskibsteknikkens Udvikling nødvendiggjorte Forandring og Nybygning. Hans Part af Værket er knap saa interessant som Værkets 1. Del, dels paa Grund af hele Emnets Natur, men ogsaa fordi han ser rent arkitektmæssigt paa Sagen og lægger mindre Vægt paa den historiske og marinemilitære Side. Hans militærpolitiske Betragtninger er overfladiske, og hans Bemærkninger om Estrup kunde uden Skade for Værket være udeladte. Derimod gør han med Rette opmærksom paa den gennemgribende Betydning Kommissionen af 1922 fik for Orlogsværftets — ja for hele Flaadens Ordning. Han sammenligner denne Kommissions Arbejde med Kommissionen af 1860 grundige Arbejde, og Sammenligningen falder ikke ud til Gunst for den af 1922, hvis Betænkning han med et mildt Udtryk betegner som »lidt sjusket«. Han kunde — og havde derved bragt sin Del i endnu nøjere Sammenhæng med Bogens 1. Del — have gjort opmærksom paa, at den Linie, der var angivet af Danneskiold, som steg i 1. Dels 1. Afsnit og derefter blev holdt trods Vanskeligheder og Modgang, pludselig

faldt, da Kommissionens Betænkning blev lagt til Grund for en Nyordning af Værftet, hvorved Danneskiolds Værk blev sønderlaaet. Hans Værk gik jo i første Række ud paa skabe de gunstigste Mobiliseringsbetingelser for Flaaden, et Hensyn, der ganske blev tilsidesat af Kommissionen lige efter, at vi havde oplevet en Verdenskrig, hvor der stilledes de største Fordringer til Krigsberedskabet, og hvor Fordringerne havde staaet deres Prøve.

Arkitekt Sten Møllers Forslag om at anvende Hovedvagten, Kranen og Planbygningen samt en Mellembygning til Marinemuseum tiltaler mig ikke, dels paa Grund af Stedets vanskelig tilgængelige Beliggenhed og dels fordi Rum- og Lysforholdene næppe vil blive tilfredsstillende. Naturligere og bedre forekommer det mig at være at anvende Arsenalbygningens sydlige Fløj i Forbindelse med 1. Sal i sydlige Sidefløj hertil. Man kunde da flytte Artilleri-Materiellet til Kompleksets nordlige Hovedfløj og maatte da finde et andet og mere tidssvarende Sted til Fyrmagasinet. Man vilde derved opnaa at faa fjernet det modbydelige Halvtag, der nu skæmmer en af vore skønneste Bygninger. Der kunde skaffes direkte Adgang til Samlingen gennem en Port til Christiansholmsvejen.

Disse Indvendinger ere imidlertid mindre væsentlige i Sammenligning med alt det gode, der er givet i Værket. Billederne og Opmaalingerne er fortrinlige og Udstyrelsen af Værket festlig. Den danskes Marines Personel og alle, der har Sans for de Skønhedsaaftenbaringer og kulturhistoriske Værdier, der rummes indenfor Nyholms Porte, maa være de to Forfattere taknemmelige for, hvad de har givet os i det foreliggende Værk. De har bidraget til at skabe yderligere Interesse for Nyholm og for at disse Værdier kan blive reddet, hvis Udviklingen engang skulde medføre, at Flaaden bliver fordrevet fra den Plet, som den selv har skabt og værnet om gennem 250 Aar.

Th. Topsøe-Jensen.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio December 1933).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

Sverige.

Den svenske Offentlighed orienteres jævnligt, bl. a. i Dagspressen, om danske militær-politiske og -geografiske Forhold, herunder Spørgsmaalet om Gennemsejlingsfarvandene ind til Østersøen. Af en Kronik i Sv. D. ⁸/₁₁ d. A. om »Danmarks försvarsproblem» citeres eksempelvis — med Forbigaaelse af Kronikkens øvrige Synspunkter — flg. om Sagens internationale Side: «. Før 1918 kunde den tyske Flaade paaregne et saa godt som ubestridt Herredømme i Østersøen. Efter 1918 er Stillingen afgjort forandret. I Stedet for et med Vestmagterne forbundet Rusland staar nu den til Østersøens inderste Del indtil videre tilbagetrængte Sovjet-Union. Flere ny Kyststater er opstaaet langs den tidligere russiske og tyske Østersøkyst, samtidig med at Tysklands dominerende Indflydelse i Østersøområdet er væsentlig svækket. Gennem Lausanne-Konferencen 1923 synes det af England hævdede Synspunkt bekræftet, at en neutral Stat ikke har Ret til at spærre Farvand (Stræder), der forbinder aabne Have. Endvidere har Folkenes Forbund gennem sine Bestemmelser om Medlemmernes Sanktionsforpligtelser ændret Neutralitetsbegrebet. Ved disse Omstændigheder har Østersøen nu faaet en anden Stilling i europæisk Politik end før 1918. Saa-vel Frankrig som England vil af Danmark kunne kræve Ret til fri og uhindret Passage i Tilfælde af Ønsker om Støtteaktioner til Fordel for de nydannede Østersøstater. I denne Forbindelse bør erindres om Englands tidligere viste Interesse for Estland og Letland samt om Frankrigs nøje Forbindelse med Polen.

For Tyskland har paa den anden Side Spærringen af de danske Farvande for Tiden en endnu større Betydning end tidligere. Før 1918 betød en Spærring nemlig kun en Forstærkelse af den Sikkerhed, som den kraftige tyske Flaade i sig selv udgjorde. Nu kan derimod en Spærring af de danske Gennemsejlingsfarvande, udført af tyske Søstridskræfter, fremtræde som en bydende Nødvendighed for Tyskland, som en naturlig Følge

af dette Lands militære — navnlig sømilitære — Svækkelse og den hermed forbundne Risiko for Foretagender mod den tyske Østersøkyst¹⁾.

Uddannelse.

Vintertogtet udføres 1933/34 med Panserskibet »Gustaf V.». Bl. a. anløbes følgende Middelhavshavne: Gibraltar, Malta, »Syracus», Genua, Algier Palma; desuden bl. a. Amsterdam og Oslo.

Nybygning.

Jagere, U-Baade. Af de i Medfør af det ændrede Nybygningsprogram paabegyndte Enheder (se bl. a. T. f. S. 1933 S. 525) vil de 2 Jagere faa Navnene »Stockholm» og »Göteborg».

Af U-Baadene vil den ene af A-Typen (ren Torpedo U-B.), der medio Oktober blev givet 1 Ordre, faa Navnet »Sjôlejonet». 1 Baad af B-Typen (kombineret Torpedo-Mine U-B.), »Springaren», er som tidligere omtalt paabegyndt hos Kockum, Malmø. Der resterer saaledes endnu 2 Baade af A-Typen, idet der i Nybygningsprogrammets 2. Byggeperiode skal bygges 1 B-Baad og 3 A-Baade (oprindelig 4 B-Baade).

England.

Materiel.

I Aarets Løb er 5 Enheder blevet færdigbygget med eller forsynet med Katapultinstallation til 1 eller 2 Luftfartøjer. Ved Udgangen af 1933 er saaledes ialt 20 Enheder udrustet med saadan Installation:

3 Slagskibe (»Barham», »Valiant», »Royal Sovereign»), 1 Slagkrydser (»Renown»), 16 Krydsere (»Leander», »Achilles», »Orion» i Home Fleet; »London», »Devonshire», »Sussex», »Shropshire» i Middelhavet; »Dorsetshire» (Afrika); »Norfolk», »Exeter», »Yorck» (Vestindien); »Berwick», »Cornwall», »Cumberland», »Kent», »Suffolk» (Kina).

¹⁾ jfr. fig. Citat af en iøvrigt hovedsagelig handelspolitisk orienteret Artikel fra tysk Side i W. R. H. 15/6. 33: »Die Bedeutung Skandinaviens und des Ostseeraumes für Deutschland»: . . . dass das Gleichgewicht der Kräfte in der Ostsee Voraussetzung für eine friedliche Entwicklung im nahen Osten ist. Das Gleichgewicht in der Ostsee aber kann nur dann bestehen, wenn die Ostsee de facto und de jure ein mare clausum ist und wenn mittelbare und unmittelbare fremde Einflüsse von der Ostsee ferngehalten werden».

Översigt över forskellige Tidsskriftsartikler.

Flaådepolitik, Strategi. Procurement planning for war (U. S. N. I. P. XI. 1933. S. 1601). — Die russischen Binnenwasserstrassen (M. R. XI. 1933. S. 497).

Skibbygnings- og Maskinteknik, Skibstyper. Årsberättelse i Skeppsbyggeri och Maskinväsende 1933 (T. i. Sj. X. 1933. S. 545). — The effect of wind on ship performance (Sh. R. 13. IV. 33). — Armament of cruisers (N. M. R. 23 XI. 33).

Flyvevæsen. Beitrag zur Schwimmstabilität der Wasserflugzeuge (Schb. I. XI. 33, Beiheft VIII). — Luftangriff und -abwehr zur See (Lw. X. 1933. S. 298). — Windabtriftbestimmung im Flugzeug ohne Karte, ohne Funkpeilung, ohne astronomische Navigation über geschlossenen Wolckendecken (Lw. X. 1933. S. 313).

Organisation, Personal, Uddannelse. Marinens organisation efter försvarsordningen av 1933 (N. T. f. S. IX. 1933. S. 389). — A limited commission scheme (N. M. R. 9. XI. 33). — En grundvall för riktarutbildningen vid flottan (T. i. Sj. X. 1933. S. 523). — Några erinringar med anledning av uttalandet i ämnet örlogsflottans stridsberedskap och personalens utbildning (T. i. Sj. X. 1933. S. 534).

Navigation, Opmaaling. Polar celestial navigation (U. S. N. I. P. XI. 1933. S. 1609). — Om Libellesekstanter (N. T. f. S. IX. 1933. S. 422). — Une utilisation de la projection stéréographique pour la navigation aérienne (L'Aé. Nov. 1933. S. 109).

Sekrighshistorie. Die Sperre der Otranto Strasse 1917/18 (M. R. X. 1933. S. 449). — Höchstgeschwindigkeit und Seeausdauer im Handelskrieg der Überwasserschiffe 1914/17 (M. R. XI. 1933. S. 492). — Die Blockade vor 130 Jahren (M. R. X. 1933. S. 441). — Litt statistik vedr. senkning og tap av egentlige krigsfartøier under verdenskrigen 1914/18 (N. T. f. S. IX. 1933. S. 414).

P. A. M.

Dykning og dens Indvirkning paa den menneskelige Organisme.

Af Kaptajnløjtnant L. Rostock-Jensen.

(Fortsat).

Dykkersyge.

Hvad er Dykkersyge? I det spanske Tidsskrift «*Revista General de Marina*», August 1931, gives følgende Definition: «Det er en Sygdom, der skyldes at Vævene fyldes med Kvælstof under Forøgelse af Trykket. Dersom Dekompressionen foregaar for hurtigt, vil der i Vævene og i Blodet dannes Bobler af Kvælstof, der fremkalder Luftbobbelsamlinger.»

I den atmosfæriske Luft findes som tidligere nævnt 3 vigtige Luftarter: Ilt, Kulsyre og Kvælstof. De to førstnævnte Luftarters Indvirkning paa den menneskelige Organisme er allerede behandlet i de tidligere Afsnit.

Der skal nu gøres Rede for den tredje Luftart, Kvælstof, som har de vigtigste Virkninger under Dykning paa de Dybder, der arbejdes paa i vore Dage, og som maa siges at være Dykkerens farligste Fjende. Da den er et uvirksomt Stof — d. v. s. at den ikke er i Stand til at indgaa Forbindelse med Blodets Elementer — er dens Virkning ikke kemisk.

Henry's Lov siger, at naar en Luftart er i Berøring med en Vædske, paa hvilken den ikke har kemisk Virkning, bliver den optaget af Vædsken i Mængder, der er proportionale med det Tryk, under hvilket Luftarten befinder sig.

Da Iltten og Kulsyren begge har kemisk Virkning paa Blodet, skal derfor her kun Kvælstoffet gøres til Genstand for Behandling.

Naar en Dykker gaar ned, vil hans Blod optage mere og mere Kvælstof, jo dybere han gaar ned, og jo længere

Tid han opholder sig hernede. Blodet fører Kvælstoffet fra Lungerne rundt i Legemet til de forskellige Organer, til Vævene m. m.

Saalænge Dykkeren befinder sig under Tryk, er hans Blod tilsyneladende uforandret, men hvis han stiger hurtigt op, vil det Overmaal af Kvælstof, som Blodet har optaget, saa smaat begynde at danne Bobler. Vi kender Fænomenet fra en Sodavand. Saalænge Trykket bibeholdes, vil Vandet i Flasken tilsyneladende være uforandret; men i det Øjeblik Trykket formindskes eller forsvinder ved at Proppen aftages, ser man Luften komme boblende op til Overfladen.

Det er derfor let at forstaa, at hvis Dykkeren gaar hurtigt op, eller med andre Ord hvis Trykket formindskes hurtigt, saa bliver Kvælstoffet frigjort og kan blive Aarsag til forskellige Ulykker — bl. a. Spærringer af Blodkarrene med Samlinger af Luftbobler.

Til alt Held dannes der ikke saa let Bobler i Blod som i Vand, idet Blodets Egenskaber medfører, at det ved et givet Tryk kan indeholde ca. dobbelt saa meget af den opløste Luftart som Vand.

Enhver Dykker ved, at det er ganske ufarligt at stige hurtigt op fra en Dybde paa ca. 12 Meter; og Grunden er ifølge ovenstaaende let at forstaa, idet Blodet paa denne Dybde kun har lidt mere end dobbelt saa meget Kvælstof i sig som ved Overfladen, hvorfor Bobbedannelse er usandsynlig.

Hvis en Dykker derimod har været længe nede paa stor Dybde og saa kommer hurtigt op, er det næsten givet, at der vil dannes Bobler. Som tidligere nævnt er det ikke alene Blodet, som optager Kvælstof. Blodet fører Kvælstoffet fra Lungerne rundt i Legemet — til Organerne, til Vævet, til Fedtlag o. s. v. Overalt afgives Kvælstof, indtil Mætningspunktet er naaet. Blodet mættes meget hurtigt, og er sandsynligvis allerede mættet i det Øjeblik, det forlader Lungerne.

Da Blodcirkulationen ikke er lige god i hele Legemet, vil Mætningspunktet i de forskellige Dele af Legemet derfor ikke naas samtidig. Hvor Blodtilførslen er god, som f. Eks. i Hjerne og Rygrad, foregaar Mætningen ret hurtigt, men i Ledkapsler, Fedtlag og Hud, hvor Blodtilførslen er mindre god, foregaar Mætningen meget langsomt. Væv, som hurtigt mættes, afgiver ogsaa hurtigt deres Overskud af Kvælstof, og omvendt for Væv, der langsomt mættes.

Farerne, der opstaar ved Bobbeldannelse i Blod eller Væv, er mange og kan ytre sig paa forskellig Maade. De sygelige Tilstande, der kan optræde, sammenfattes i daglig Tale under Navnet »Dykkersyge».

Her skal nævnes en Række forskellige Tilfælde.

Den mildeste Form for Dykkersyge viser sig som Fornemmelse af Kløe og Kriblen over hele Kroppen (hvad Dykkere i daglig Tale kalder Lopper). Den skyldes Bobbeldannelse i Fedtvævene, og den forsvinder som Regel af sig selv ganske gradvis i Løbet af ca. 12 Timer.

Den hyppigste Form for Dykkersyge viser sig som mer eller mindre stærke Smerter i Lemmerne, som Regel i Leddene. Det er denne Form som Englænderne kalder »bends», og den skyldes Bobbeldannelse i eller omkring Leddene. I lette Tilfælde svinder den paa faa Timer, og i sværere Tilfælde som Regel paa 1 à 2 Uger uden Behandling.

Ved Bobbeldannelse i Blodet kan der strømme Luft til højre Side af Hjertet, hvad der kan foraarsage Døden i Løbet af faa Minutter.

Hvis der dannes Bobler i Hjerne og Rygrad kan det medføre Lammelse af enkelte Lemmer eller Muskelgrupper (den saakaldte Dykkerlammelse), endvidere kan det medføre Taleforstyrrelse, Døvhed og Tab af Syn.

Hvorledes undgaar man nu disse Farer?

Af det tidligere omtalte fremgaar med al Tydelighed,

hvor farlige Følger en hurtig Opstigning, efter Dykning paa dybt Vand, kan have.

Allerede i det forrige Aarhundrede har man i Frankrig været klar over dette Forhold, ligesom man i den tyske Marines »Instruktion for Dykkere« 1872 læser følgende: »Langsom Opstigning er i Almindelighed, og i Særdeleshed fra store Dybder, stærkt tilraadeligt, da den pludselige Trykforandring er farlig. Det er ogsaa nødvendigt ofte at gøre Ophold under Opstigningen. Det kan være meget farligt ikke at tage Hensyn til dette Forhold. — Det anses for nødvendigt at bruge 1 Minut for hver Meter man stiger.«

Som tidligere nævnt kan man uden Risiko stige hurtigt op fra Dybder paa ca. 12 Meter. Har Dybden derimod været større, bør der foretages en metodisk Dekompression. Under Opstigningen dekomprimerer Dykkeren sig selv, og det er denne gradvise Dekompression, som er den vigtigste Faktor i Forebyggelsen af Bobbedannelsen.

Opstigningen bør finde Sted i Overensstemmelse med de af den engelske Professor Haldane udarbejdede Dekompressionstabeller; thi selvom man tidligere, visse Steder i Udlandet, er gaaet frem efter bestemte Regler, saa ligger Professor Haldanes store Fortjeneste i hans omhyggeligt, videnskabeligt udregnede Teori for Opstigning — en Teori, som senere har vist sig at holde Stik i Praksis.

Disse Tabeller bliver nu fulgt saa godt som alle Steder. Haldane anbefaler at udnytte Legemssafternes, specielt Blodets, Egenskaber ved Opstigningen. Som tidligere nævnt kan Blodet indeholde dobbelt saa meget Kvælstof som Vand; d. v. s. at en Trykformindskelse indtil 50 % er ufarlig, da der ikke derved vil være Fare for Bobbedannelse.

Dette Forhold 2:1 i absolut Tryk holder Stik op til meget store Dybder, saaledes at en Dykker, der f. Eks. befinder sig under 6 Atm. abs. Tryk (svarende til 50 m's

Dybde), kan gaa hurtigt op til 3 Atm. abs. Tryk (svarende til 20 m's Dybde).

Denne Lov tillader altsaa at en Dykker gaar hurtigt op til lidt mindre end den halve Dybde, uden at der er Tilbøjelighed til Bobbeldannelse.

Haldane gaar endnu videre, idet han ikke regner med at smaa og faa Bobbeldannelser har nogen Betydning. Efter hans Mening er det formaalstjenligt at formindske Trykket mere end 50 %, idet Afgivelsen af Kvælstof derved fremskyndes.

Efter dette første Opstigningsstykke maa der paa det resterende Stykke gøres hyppige Ophold, hvis Varighed vokser jo nærmere man kommer Overfladen. Det længste Ophold gøres i 3 m's Dybde.

Som et Eksempel skal nævnes, at en Dykker, der har opholdt sig 20 Minutter paa 50 m's Dybde (6 Atm. abs. Tryk), kan gaa hurtigt op til 15 m's Dybde (2,5 Atm. abs. Tryk). Her skal han gøre en Pause paa 3 Minutter, hvorefter han paa det resterende Stykke skal gøre Ophold paa følgende Dybder: 12 m, 9 m, 6 m, 3 m af følgende Varighed: 5 Min., 10 Min., 15 Min., 20 Min.

De efterfølgende Tabeller I og II er de Haldane'ske Dekompressionstabeller omregnede i Metermaal.

I Tabel I, 2. Rubrik (Tidsrum fra Dykningens Begyndelse til Opstigningens Begyndelse), angiver den længste Tid indenfor hver Dybde, i hvor lang Tid det normalt bør tillades en Dykker at opholde sig paa Bunden. Hvis denne Tid paa en eller anden Maade er blevet overskredet, skal Opstigningen udføres som angivet i Tabel II.

En Dykker, der gaar ned for anden Gang paa stor Dybde, efter en Mellemfrist paa mindre end 2 Timer, skal foretage en langsommere Opstigning end normalt. Dette skyldes, at hans Organisme stadig har et Overmaal af Kvælstof i sig. For at være paa den sikre Side bør man lægge de to Dykketider sammen. Med den derved fremkomne Dykketid gaar man ind i Tabellerne

Tabel I

Dybde i m	Tidsrum fra Dyknings Begyndelse til Opstignings Begyndelse	Ophold i Min under Opstigning paa følgende Dybder (m)						Totaltid i Minutter
		18	15	12	9	6	3	
0—10	Ingen Grænse	—	—	—	—	—	—	0—1
10—13	Over 3 Timer	—	—	—	—	—	5	6
13—15	Til 1	—	—	—	—	—	—	1 ¹ / ₂
	1—3	—	—	—	—	—	5	6 ¹ / ₂
	Over 3	—	—	—	—	—	10	11 ¹ / ₂
15—17	Til 1/2	—	—	—	—	—	—	2
	1/2—1 ¹ / ₂	—	—	—	—	—	5	7
	1 ¹ / ₂ —3	—	—	—	—	—	10	12
	Over 3	—	—	—	—	—	20	22
17—18	Til 20 Minutter.	—	—	—	—	—	—	2
	20—45	—	—	—	—	—	5	7
	3/4—1 ¹ / ₂ Time	—	—	—	—	—	10	12
	1 ¹ / ₂ —3	—	—	—	—	5	15	22
18—20	Over 3	—	—	—	—	10	20	32
	Til 1/4	—	—	—	—	—	—	2
	1/4—1/2	—	—	—	—	—	5	7
	1/2—1	—	—	—	—	3	10	15
20—21	1—2	—	—	—	—	5	15	22
	2—3	—	—	—	—	10	20	32
	Til 1/4	—	—	—	—	—	2	4
	1/4—1/2	—	—	—	—	3	5	10
21—23	1/2—1	—	—	—	—	5	12	19
	1—2	—	—	—	—	10	20	32
	Til 20 Minutter	—	—	—	—	—	5	7
	20—45	—	—	—	—	5	10	17
23—25	3/4—1 ¹ / ₂ Time	—	—	—	—	10	20	32
	Til 20 Minutter	—	—	—	—	—	5	7
	20—45	—	—	—	—	5	15	22
	3/4—1 ¹ / ₂ Time	—	—	—	—	10	20	32
25—27	Til 10 Minutter	—	—	—	—	—	3	5
	10—20	—	—	—	—	3	5	10
	20—40	—	—	—	—	5	15	22
	40—60	—	—	—	3	10	15	30
27—29	Til 10	—	—	—	—	—	3	5
	10—20	—	—	—	—	3	5	10
	20—35	—	—	—	—	5	15	22
	35—55	—	—	—	3	10	15	30
29—32	Til 15	—	—	—	—	3	5	11
	15—30	—	—	—	3	7	10	23
	30—40	—	—	—	5	10	15	33
32—36	Til 15	—	—	—	2	3	7	15
	15—25	—	—	—	5	5	10	23
	25—35	—	—	—	5	10	15	33
36—40	Til 15	—	—	—	2	5	7	17
	15—30	—	—	—	5	10	15	33
40—43	Til 12	—	—	—	3	5	5	16
	12—25	—	—	2	5	10	12	32
43—47	Til 10	—	—	—	3	5	5	16
	10—20	—	—	2	5	10	12	32
47—51	Til 10	—	—	2	3	5	5	18
	10—16	—	2	3	5	7	10	30
51—54	Til 9	—	—	2	3	5	5	18
	9—14	—	2	3	5	7	10	30
54—58	Til 13	—	2	3	5	7	10	30
58—62	Til 12	—	2	2	3	5	7	10

Tabel II

Dybde i m	Tidsrum fra Dyknings Begyndelse til Opstignings Begyndelse	Ophold i Min. under Opstigning paa følgende Dybder (m)								Totaltid i Minutter
		24	21	18	15	12	9	6	3	
18—20	Over 3 Timer	—	—	—	—	—	—	10	30	42
20—21	{ 2—3 —	—	—	—	—	—	—	10	30	42
	{ Over 3 —	—	—	—	—	—	—	20	30	52
21—23	{ 1 ¹ / ₂ —2 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	—	20	25	47
	{ Over 2 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	—	30	30	62
23—25	{ 1 ¹ / ₄ —2 —	—	—	—	—	—	—	15	30	47
	{ 2—3 —	—	—	—	—	—	5	30	30	67
	{ Over 3 —	—	—	—	—	—	10	30	35	77
25—27	{ 1—1 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	5	15	25	47
	{ 1 ¹ / ₂ —2 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	5	30	35	72
	{ Over 2 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	20	35	35	92
27—29	{ 1—1 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	5	15	30	52
	{ 1 ¹ / ₂ —2 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	10	30	35	77
	{ Over 2 ¹ / ₂ —	—	—	—	—	—	30	35	35	102
29—32	{ 40—60 Minutter	—	—	—	—	—	10	15	20	47
	{ 1—2 Timer	—	—	—	—	5	15	25	35	82
	{ Over 2 —	—	—	—	—	15	30	35	40	122
32—36	{ 35—60 Minutter	—	—	—	—	5	10	15	25	57
	{ 1—2 Timer	—	—	—	—	10	20	30	35	97
	{ Over 2 —	—	—	—	—	30	35	35	40	142
36—40	{ 1 ¹ / ₂ — ³ / ₄ —	—	—	—	—	5	10	15	20	53
	{ ³ / ₄ —1 ¹ / ₂ —	—	—	—	5	10	20	30	30	98
	{ Over 1 ¹ / ₂ —	—	—	—	15	30	35	40	40	163
40—43	{ 25—45 Minutter	—	—	—	3	5	10	15	25	61
	{ ³ / ₄ —1 ¹ / ₂ Time	—	—	—	10	10	20	30	35	108
	{ Over 1 ¹ / ₂ —	—	—	—	30	30	35	40	40	178
43—47	{ 20—35 Minutter	—	—	—	3	5	10	15	20	56
	{ 35—60 —	—	—	—	7	10	15	30	30	95
	{ Over 1 Time	—	—	20	25	30	35	40	40	193
47—51	{ 16—30 Minutter	—	—	—	3	5	10	15	20	56
	{ 1 ¹ / ₂ —1 Time	—	—	3	10	10	15	30	30	101
	{ Over 1 —	—	5	25	25	30	35	40	40	203
51—55	{ 14—20 Minutter	—	—	—	3	3	7	10	15	41
	{ 20—30 —	—	—	2	2	3	10	15	25	60
	{ 1 ¹ / ₂ —1 Time	—	3	3	7	10	20	30	35	111
	{ Over 1 —	—	15	25	30	30	35	40	40	218
55—59	{ 13—20 Minutter	—	—	—	3	3	7	15	15	46
	{ 20—30 —	—	—	3	3	3	10	15	25	64
	{ 1 ¹ / ₂ —1 Time	—	3	5	10	10	20	30	35	118
	{ Over 1 —	5	20	25	30	30	35	40	40	228
59—62	{ 12—20 Minutter	—	—	3	3	5	7	10	20	51
	{ 20—30 —	—	3	3	3	5	10	20	20	67
	{ 1 ¹ / ₂ —1 Time	3	3	5	10	15	20	30	35	124
	{ Over 1 —	15	20	25	30	30	35	40	40	238

og udtager paa sædvanlig Vis Dekompressionstiderne. Det er dog kun nødvendigt at anvende disse store Dekompressionstider paa sidste Halvdel af Opholdene. For første Halvdels Vedkommende er det tilstrækkeligt at anvende de Dekompressionstider, der svarer til Dykketiden for den sidst udførte Dykning.

I Tilfælde af, at en Dykker bliver »blæst« op eller paa anden Maade kommer for hurtigt op fra stor Dybde, kan Faren for Dannelse af Kvælstofbobler forhindres ved at Dykkeren hurtigst muligt gaar ned igen til den Dybde, hvorfra han kom. Hvis der, efter at der er gaaet et Stykke Tid, ikke viser sig noget unormalt, kan Dykkeren foretage normal Opstigning i Overenstemmelse med Tabellerne.

Da Tryk foruden at have forebyggende ogsaa har helbredende Virkning, bør en Dykker, som allerede er angrebet af Dykkersyge, sendes ned igen, hvis man ikke har en Dekompressionstank eller Dekompressionspose til Raadighed.

Der vil i det følgende Afsnit blive gjort nærmere Rede for Behandling af Dykkersyge.

Kan der gøres noget for at forkorte de lange Opstigningstider?

Allerede for mange Aar siden har Fysiologerne anbefalet, at der under Opstigningen anvendes ren Ilt til Indaanding, idet dette vil forøge Afgivelsen af Kvælstof i høj Grad. Men da Indaanding af ren Ilt under højere Tryk end 2 Atm. meget let kan have skadelig Virkning, vil det ikke være tilraadeligt at anvende den paa større Dybder end ca. 10 Meter. I Stelzners Bog Tauchertechnik anføres, at med Indaanding af ren Ilt under Opstigningen, kan de sidste Dekompressionstrin (fra ca. 10 m's Dybde og til Overfladen) reduceres til Halvdelen.

Man er ogsaa gaaet andre Veje, idet man under hele Dykningen har anvendt en Tilførselsluft, hvor Kvælstoffet var erstattet af en Luftart med større Diffusionsevne.

Som Erstatning for Kvælstof kan kun Helium og Brint, eventuelt ogsaa Argon, komme i Betragtning. Den til Dykkeren tilførte Luft kommer derved til at bestaa af 80 % Helium og 20 % Ilt eller af 80 % Brint og 20 % Ilt.

I Amerika er der med Held anstillet Dykkerforsøg med den nævnte Heliumblanding, hvorved Dekompressionstiderne kunde forkortes til $\frac{1}{4}$ af de Haldane'ske Tider. I den engelske Marine anvendes nu ogsaa Helium, og der er ingen Tvivl om, at mange Dykkere i Fremtiden vilde benytte denne Luftart, hvis den ikke var saa kostbar.

Som Eksempel skal nævnes, at en Dykker, der arbejder paa 40 m's Dybde, bruger ca. 12 m³ i Timen. Da Gennemsnitsprisen for Helium ligger omkring 15 Kr. pr. m³, vil Udgiften altsaa blive ca. 180 Kr. i Timen.

Under Hensyn til denne store Bekostning har man overvejet at anvende Brint i Stedet for Helium, men da en Ilt-Brint Blanding som bekendt er eksplosiv, og da den moderne Dykkerudrustning ofte er forsynet med Telefon og elektriske Lamper, hvor Gnistdannelse ikke er usandsynlig, er der med Rette yttret Betænkeligheder mod Anvendelse af Brint.

I mange Lande er der gjort Forsøg med at fremstille en Brint, der er mindre let antændelig, hvilket kan opnaas ved at tilsætte den f. Eks. Ætylbromid eller Dimetylselenid. Der er derfor Udsigt til, at man i Fremtiden vil kunne opnaa at foretage Dykning til meget store Dybder ved Anvendelse af enten Helium eller Brint i Indaandingsluften.

Forskellige Ulykkestilfælde og deres Behandling.

Paa Basis af de i »Diving Manual« givne Anvisninger og de paa vore egne Dykkerskoler indhøstede Erfaringer skal der her gøres Rede for de almindeligst forekommende Dykkerulykker, samt hvad der bør foretages desangaaende.

Dykkersyge.

Naar Dykkersyge er indtraadt, vil som Regel eet eller flere af nedennævnte Symptomer vise sig:

- a. Fornemmelse af Kløe eller Kriblen over hele Kroppen.
- b. Smerter i eet eller flere af Lemmerne, som Regel i Leddene.
- c. Smerter i Brystet eller Underlivet.
- d. Svimmelhed eller Indvirkning paa Stemme, Syn eller Hørelse.
- e. Lammelse af enkelte Lemmer.

Symptomerne viser sig først efter at Dykkeren er kommet op til Overfladen, hyppigst efter et Kvarters Tids Forløb; men der er intet i Vejen for, at der kan gaa en eller flere Timer.

De under a. og b. nævnte Symptomer er ikke farlige, og de vil som Regel fortage sig uden særlig Behandling. Smerter i Lemmerne kan dog være saa pinefulde for Dykkeren, at han bør sættes under Tryk. Viser der sig derimod andre af de nævnte Symptomer, skal Dykkeren sættes under Tryk saa hurtigt det lader sig gøre.

Har man ingen Dekompressionstank til Raadighed, skal Dykkeren hurtigst muligt sendes ned paa den Dybde, hvorpaa han sidst dykkede, da dette er den eneste Maade at helbrede ham paa. Er han meget syg og medtaget, bør man om muligt sende en anden Dykker ned for at assistere ham. Naar han har opholdt sig nede paa Dybden i ca. 5 Minutter, kan han begynde Opstigningen efter følgende Regler:

Dybde	Opstigningshastighed
Over 20 m	1 ¹ / ₂ Minut for hver Meter
20—10 m	3 — — — —
10—7 m	4 ¹ / ₂ — — — —
7—0 m	7 ¹ / ₂ — — — —

Skulde Dykkeren trods denne langsomme Opstigning atter vise Tegn paa Dykkersyge, skal han sendes ned igen, og den følgende Opstigning maa gøres endnu langsommere.

Det skal dog her fremhæves, hvor vigtigt det er at være i Besiddelse af en Dekompressionstank. Ja, man maa vel nærmest stemple det som uforsvarligt at foretage Dybvandsdykning uden at have en saadan Tank til Raadighed.

Paa den i Sommer i Marinen afholdte Dykkerskole forekom der efter Dykkerøvelserne paa 50 m's Dybde 2 Tilfælde af Dykkersyge, trods Overholdelse af de Haldane'ske Opstigningstider. I det ene Tilfælde var den angrebne lige paa Grænsen af Bevidstløshed, umiddelbart før han blev anbragt i Dekompressionstanken. Situationen vilde have været meget foruroligende, hvis Dykkerskibet ikke havde været forsynet med en Dekompressionstank; det, at ikklæde en bevidstløs Mand hele Dykkerudrustningen og derefter fire ham ned paa stor Dybde, vil altid være meget vanskeligt for ikke at sige ugørligt.

Marinens Dekompressionstank er en aflang Staal-tank, der i Udseende minder om en cylindrisk Dampkedel paa Hjul.

Adgangen sker i den ene Ende gennem en cirkelrund Aabning, der holdes lukket af et paa Hængsler drejeligt Dæksel, forsynet med en Spændering af samme Konstruktion som Torpedoudskydningsapparaternes.

I den anden Ende af Tanken findes et Slusekammer, ved Hjælp af hvilket man er i Stand til at sende Instrumenter, Medicin el. lign. ind i Tanken, efter at Trykket er sat op.

Tanken er forsynet med 2 Lufttilgangsstudse og 1 Afgangsstuds begge med saavel indvendige som udvendige Afspærringsventiler. Paa Tankens Overkant findes 2 Manometre, det ene anbragt saaledes, at det kan aflæses inde fra Tanken gennem et af de 5 Lysningsglas; endvidere en Sikkerhedsventil, der aabner, naar det ind-

vendige Tryk bliver større end 3,5 Atm. (Det højst tilladelige Tryk).

Indvendig i Tanken er anbragt Skinnebaner til en Sygebaare paa Hjul, samt et Sæde til 2 Personer. Endvidere er Tanken forsynet med et Telefonanlæg, elektrisk Lys og Varmeanlæg. Foruden Medicinkasse findes 2 Staalflasker med comprimeret Carbogen (93 % Ilt og 7 % Kulsyre) til Brug ved kunstig Aandedræt.

Saasnart Patienten er anbragt i Tanken og denne er lukket, sættes Trykket op, saa hurtigt det lader sig gøre, til 2 Atm., hvis Dykkeren har dykket paa mere end 20 m's Dybde. Hvis der er dykket paa mindre Dybde, vil et Tryk svarende til Dybden være tilstrækkeligt.

Dette Tryk vil normalt være nok; men viser der sig ikke en udpræget Bedring i Patientens Tilstand i Løbet af faa Minutter, maa Trykket sættes yderligere op, dog ikke højere end til 3 Atm.

Det skal bemærkes, at jo højere Trykket sættes op, jo længere vil den efterfølgende Dekompression vare, hvorfor man ikke bør gaa til et højere Tryk end højst nødvendigt.

Under Hensyn til, at der ofte kan blive Tale om Behandling af en meget medtaget Dykker, bør der saavidt muligt være en Læge med inde i Tanken; og kan dette ikke opnaas, da en erfaren Dykker.

For at undgaa kedelige Overraskelser, bør Læger, som gør Tjeneste paa Steder, hvor en Dekompressions-tank kan komme i Anvendelse, gennemgaa den samme Lægeprøve som Dykkere, da de jo er udsat for Følgerne af Ophold i Trykluft.

Saasnart Patienten kommer sig, sættes Trykket ned efter følgende Regler:

Naar Trykket i Tanken er	Kan det nedsættes med følgende Hastighed
Mellem 4 og 2 kg/cm ²	0.2 kg/cm ² i Løbet af 9 Min.
— 2 - 1 —	- — - — - 15 -
— 1 - 0 —	- — - — - 24 -

Denne gradvise Trykformindskning skal følges lige til 0 Atm., idet en hurtig Udlukning af det sidste, selv nok saa ringe Overtryk, atter kan fremkalde Dykkersyge.



Øvelser med Marinens Dekompressionstank.

Hvis Patienten under Dekompressionen atter bliver syg, maa Trykket sættes lidt op, og først naar han atterkommer sig, kan den fortsættes, men langsommere end før.

Der skal her nævnes et Tilfælde af Dykkersyge, som fandt Sted paa Marinens Dybvandsdykkerskole i Aar:

Dykker N. N. mærkede ca. 20 Minulter efter at være kommet op fra 50 m's Dybde, trods Overholdelse af de Haldane'ske Opstigningstider, lette Smerter i Skulder og Albue.

Smerterne tog til og forplantede sig endvidere til

venstre Brysthalvdel. Paa Vej til Tanken var han ved at besvime.

Saasnart han var anbragt i Tanken, blev Trykket sat op til 1,2 Atm., og Smerterne ophørte nu efter ca. 2 Minutters Forløb. Trykket blev derefter sat ned med følgende Hastighed:

Fra 1,2 Atm. til 1,0 Atm. paa 0 t 15 m
 - 1,0 — - 0 — - 2 t 00 m

Under den sidste Del af Dekompressionen (Mellem 0,2 og 0 Atm.) kom Smerterne igen. Trykket blev derfor sat op til 0,2 Atm., hvorefter Smerterne fortog sig.

Nu sattes Trykket ned til 0 i Løbet af 30 Minutter, men da Smerterne kom igen lige inden normalt Tryk naaedes, sattes Trykket op til 0,1 Atm., hvilket var tilstrækkeligt. Derefter sattes Trykket ned til 0 Atm. i Løbet af 20 Minutter.

Smerterne havde nu fortaget sig, hvorimod der stadig var en Del Snurren i Albu- og Skulderled. Dykkeren kom ud efter 3 t 25 m's Ophold i Tanken. Den snurrende og prikkende Fornemmelse forsvandt i Løbet af den paafølgende Nat.

Et lignende Tilfælde, men af lettere Art, var forefaldet Dagen i Forvejen.

Foruden disse 2 Tilfælde er der i August Maaned i Aar i Marinens Dekompressionstank med Held behandlet 2 civile Dykkere.

I det første Tilfælde blev Tanken sendt ned til Guld- borg, hvor en Dykker var blevet syg efter en al for hurtig Opstigning fra en godt 3 Timers Dykning paa 16 m's Dybde.

I det andet Tilfælde blev en Dykker bragt fra Helsingør til Undervandsbaadsdivisionen for at blive behandlet. Han var blevet syg efter en meget hurtig Opstigning efter ca. 7 Timers Dykning paa 16 m's Dybde.

For Fuldstændighedens Skyld skal der omtales et Tilfælde med dødelig Udgang, som først og fremmest skyldtes Dykkerens Ukendskab til den langsomme Opstignings Betydning og endvidere, at man paa daværende Tidspunkt ikke herhjemme var i Besiddelse af en Dekompressionstank.

Dykkerulykken fandt Sted i Efteraaret 1930 i Flensborg Fjord.

Den Afdøde, der blev 43 Aar, havde beskæftiget sig med Dykning i de sidste 21 Aar. Han var, da Ulykken skete, beskæftiget med Optagning af forskellige Dele fra et paa 28 m's Vanddybde liggende Vrag.

Han gik tidligt om Morgenen ned til Vraget, hvor han opholdt sig første Gang uafbrudt i 3 Timer. Derefter var han oppe og spise Frokost. Efter Frokost gik han alter ned, og var nede i ca. 2 Timer. Han kom nu op for at hente noget Værktøj, og det bemærkedes at han var noget bleg.

Han gik dog ned igen, og efter et Ophold paa 1 Time kom han op for sidste Gang. (Hver Gang var han gaaet ret hurtigt op).

Han klagede nu over Smerter i Hjerteregionerne. Da Smerterne tiltog, afsejlede Dykkerfartøjet til Sønderborg, hvor der tilkaldtes Læge, som beordrede Afdøde indlagt paa Statshospitalet i Sønderborg.

Skønt han stimuleredes paa forskellig Maade, bl. a. ved stadig Iltindaanding, var det ikke muligt at skaffe Bedring i hans Tilstand, og ca. 12 Timer efter Indlægelsen afgik han ved Døden.

Efter det senere oplyste døde Dykkeren af Dykkersyge.

Kommer en Dykker alt for hurtigt op, skal han, selvom der endnu ikke har vist sig Tegn paa Dykkersyge, hurtigst muligt anbringes i Dekompressionstanken, hvorefter Trykket sættes op, saa det svarer til den Dybde, hvorpaa han har dykket — dog højst 3 Atm.

Dette Tryk holdes nu i ca. 5 Minutter, hvorefter De-

kompressionen foretages i Overensstemmelse med Dekompressionstabellerne (I II), saafremt han ikke under Opholdet i Tanken viser Tegn paa Dykkersyge; gør han det, skal Behandlingen foretages som tidligere nævnt (Dykkersyge indtraadt).

Ved langvarige Ophold i Tanken, er det nødvendigt at ventilere Luften.

Efter afsluttet Dybvandsdykning bør Dykkere forblive i Nærheden af Dekompressionstanken i mindst 12 Timer, saaledes at man er i Stand til at yde dem øjeblikkelig Hjælp, saa snart det mindste Sygdomstegn viser sig.

Kvæstelser forårsaget ved Fald.

Som nævnt under Afsnittet »Trykkets skadelige Virkninger» kan en Dykker, grundet paa egen Uforsigtighed og Mangel paa Paapasselighed fra Lineholderens Side, ved et Fald under Vandet blive udsat for et kraftigt Tryk.

Hvis det er et meget pludseligt og dybt Fald, risikerer han at blive dræbt, men selv i mindre pludselige Tilfælde kan der optræde kraftige Blødninger fra Lunger, Næse eller Ører.

Dykkeren maa øjeblikkelig frigøres for Lodder og Hjelm, hvorefter han lægges ned med Hoved og Bryst godt understøttet. Han skal snarest muligt bringes under Lægehjælp.

Drukning.

I de fleste Tilfælde er Drukning sket ved at Dykkeren enten har revet eller skaaret Hul i sin Dragt.

Saasnart Dykkeren mærker, at der er Hul i hans Dragt, og at Vandet trænger ind, skal han straks indtage lodret Stilling og give Signal om at blive halet op.

Efter at han er kommet op, skal, i Tilfælde af Tegn paa Drukning, Mund og Svælg renses for Urenheder, ligesom Luftvejene, ved en kraftig Rystning, skal tømmes for eventuelt indtrængt Vand.

Derefter gives der Patienten kunstigt Aandedræt. Er han kommet op fra en saadan Dybde, at Indtrædelse af Dykkersyge kan forventes, skal Oplivningsforsøgene foretages i en Dekompressionstank. Haves en saadan ikke, skal han, efter at han er kaldt til Live, atter sendes ned paa den Dybde, hvorpaa han dykkede, og derefter foretage den reglementerede Opstigning.

Under Oplivningsforsøgene vil det være hensigtsmæssigt at anvende Iltandaandinger. Man er nu mange Steder overgaaet til i Stedet for ren Ilt at anvende Carbogen (93 % Ilt og 7 % Kulsyre).

Kulsyreforgiftning.

Hvis en Dykker er blevet kulsyreforgiftet, vil Lineholderen som Regel mærke det, enten ved at Dykkeren pludselig er blevet paafaldende rolig eller ved at han ikke besvarer Signaler. Er Dykkeren forsynet med Telefon, vil det meget hurtigt opdages.

Dykkeren skal nu hales op, men af Hensyn til Faren for Dykkersyge skal han i første Omgang kun hales op til den Dybde, hvor det første Ophold skal gøres under Opstigningen. Det vil i de fleste Tilfælde vise sig, at Dykkeren nu er kommet sig. Resten af Opstigningen kan da udføres paa reglementeret Vis.

Er han derimod stadig bevidstløs, skal han hales helt op, og hvis han ikke aander, maa der gives kunstigt Aandedræt. Naar han er kommet sig, skal han sendes ned igen og foretage Opstigning paa sædvanlig Maade, hvis man da ikke har et Dekompressionskammer til Raa-dighed.

Man ser desværre alt for ofte, at Dykkere enten har tabt Bevidstheden eller er blevet kvalt ved Kulsyreforgiftning.

Sørgede man blot for en hyppig Kontrol af Dykkerpumperne og for en rigelig Lufttilførsel, saa vilde den Slags Tilfælde meget vanskeligt kunne forekomme.

Hvis en Dykker grundet paa Svimmelhed eller Vejrhivninger mærker, at Lufttilførslen er utilstrækkelig, skal han bede om mere Luft og forholde sig i Ro. Det værste han kan gøre er at prøve paa at komme hurtigt op til Overfladen, idet Luften vil blive endnu daarligere, naar han bevæger sig og anstrenger sig for at komme op.

Beretningerne om de relativt mange Ulykker, der i de senere Aar har fundet Sted — i væsentlig Grad foranlediget af den mere udstrakte og stigende Anvendelse af Dykkere — paatvinger En den Opfattelse, at der ved Dykkertjenesten ikke vises tilbørlig Agtpaagivenhed overfor de Krav, dette farlige Arbejde stiller, dels til Dykkerens Fysik, dels til Materiellets Benyttelse, og at der gennemgaaende hersker utilstrækkeligt Kendskab til de forebyggende Foranstaltninger, der staar til Raadighed.

Fra Marinens Side er der i de senere Aar vist dels stor Forstaaelse af den Betydning det har, at den, der ønsker at beskæftige sig med Dykkerarbejde, underkastes en effektiv og omhyggelig Lægeundersøgelse, der godtgør, om Vedkommende i det Hele taget egner sig til et saadant, og dels Lydhørhed overfor Forslag om Anskaffelse og Indførelse af moderne Materiel. I dettes rette Benyttelse er der paa en Række Dykkerskoler givet saavel praktisk som teoretisk Undervisning, som i højere Grad end tidligere har lagt Vægt paa, at Eleverne bibringes Forstaaelsen af den specielle Dykkerfysiologi.

Disse Skoler har tillige i et vist Omfang staaet aabne for civile Dykkere, der var klare over, at deres Haandtering krævede, at de vidste Besked med, hvad der kunde hælde dem under deres Arbejde.

I flere større Virksomheder, som beskæftiger Dykkere, antager man nu ikke Folk, som ikke kan møde med et Bevis for at have gennemgaaet Marinens Dykkerskole.

A-propos „Fartøjskendskab“.

Af Kaptajnløjtnant Andresen.

I Tilknytning til Artiklen »Fartøjskendskab« i »Tidsskrift for Søvæsen«, Januar d. A. af Søløjtnant Saabye, skal jeg fremkomme med nogle supplerende Bemærkninger.

Spørgsmaalet om Bestemmelse af Maalvinklen og Maalets Fart, der som bekendt er de to vigtigste Faktorer for at kunne bestemme Sigtevinklen under Torpeskydning, er tidligere i flere udmærkede Artikler bleven behandlet i dette Tidsskrift.

Jeg skal derfor ikke komme nærmere ind paa de forskellige Metoder, der hovedsagelig er baseret paa Dagangreb, men som ikke lader sig anvende ved Natangreb, hvor man i de fleste Tilfælde udelukkende maa basere Fastsættelsen af de 2 ovennævnte Faktorer paa Gisning.

Dette kan som bekendt være vanskeligt nok, naar det gælder Maalskibe, der er kendte Skibstyper, men det bliver mange Gange vanskeligere i det Øjeblik man kommer ud for Skibstyper, som man aldrig tidligere har haft Lejlighed til nærmere at iagttage under Gang.

Jeg tror derfor Søløjtnant Saabye har Ret, naar han skriver i sin Artikel, at de fleste Søofficerer sikkert nogenlunde kender Udlandets Skibstyper fra Billeder eller Selvsyn, men i det store Hele er dette Kendskab ret overfladisk, hvorfor han mener, at Studiet af fremmede Krigsfartøjer bør dyrkes betydelig mere grundigt end det hidtil har været Tilfældet hos os — og foreslaar i den Anledning Fremstilling af smaa Modeller af Udlandets Skibstyper paa Modelsnedkerværkstedet, for derefter at anvende dem efter den af Søløjtnanten angivne Fremgangsmaade.

Det kan derfor i denne Forbindelse være interessant at se, hvorledes man i andre Mariner stiller sig overfor dette Spørgsmaal.

Paa Torpedoskoler saavel i England, Tyskland, Frankrig som i Italien har man i den sidste halve Snes Aar netop anvendt den af Søløjtnant Saabye angivne Metode.

Men man er blot gaaet et Skridt videre, idet man overalt i Udlandet anvender den Fremgangsmaade, som blandt andet er omtalt i en Artikel i dette Tidsskrift, Januar 1929 af Kaptajn S. W. Frandsen. Fra nævnte Artikel, der omhandlede Sigteapperater og Midler til Torpedoskydningens Ledelse, skal jeg citere følgende:

»En Metode at indøve Gisning af Maalets Kurs bestaar i, at man udfører Modeller af forskellige Landes Orlogsskibe og tager Film af dem set under forskellige Vinkler.

Filmen forevises for Personellet paa Torpedoskoler og standses saa i forskellige Stillinger, man skal da afgøre, under hvilken Vinkel Maalet ses. Derefter bekendtgøres den virkelige Vinkel, og Opmærksomheden henledes paa de Ejendommeligheder, der er ved Skibet, naar det ses under den paagældende Vinkel«.

Jeg tror denne Fremgangsmaade sikkert vil være den bedste.

For øvrigt anvendes der under den teoretiske Undervisning paa Torpedoskoler ofte Forevisning af Filmsoptagelser vedrørende det paagældende Emne, der skal behandles. Herved faar Eleverne et gandske anderledes levende Indtryk af det docerede Emne.

Endvidere kan man i Lighed med andre Mariner medgive Skibe og Baade et Hefte med Fotografier af egne og fremmede Skibstyper, idet disse Fotografier fremstilles saaledes, at man ser den paagældende Skibstype under forskellig Maalvinkel.

Under hvert Billede kan der saa anføres en Kommentar, der i særlig Grad fremhæver det karakteristiske ved denne Skibstype, naar den ses under den givne Maalvinkel.

Paa mange Torpedoskoler findes der Undervisningslokaler udstyret med komplette Torpedokommandoanlæg, svarende til hvad der er installeret i Skibe og Baade.

Her oplæres Torpedoofficererne og Torpedopersonellet — inden de kommer om Bord i de respektive Skibe og Baade, — i at indstille de forskellige Apparater, fuldstændig som det foregaar under et Angreb om Bord, idet der i Undervisningslokalet findes drejelige Platforme uden Udskydningsrør, men iøvrigt forsynet med Baksefølgeviser anlæg, Baksekontrol anlæg, Ordreanlæg, Sigteapparater m. m.

Torpedoofficererne og Torpedoreserveskytterne indøves endvidere i Bestemmelse af Maalvinklen under forskellige Angrebssituationer, idet der langs Lokalets ene Væg f. Eks. kan anbringes Modeller af forskellige Skibstyper, der bevæges elektrisk med forskellige Hastigheder.

For ogsaa at kunne indøve Betjeningen af de forskellige Apparater om Natten, kan Lokalet gøres mørkt, og da Modellerne er forsynet med smaa »Projektorer«, søger man derigennem at vænne Personellet til at betjene Apparaterne under Natangreb.

Selvfølgelig er det noget vanskeligt helt at skabe Angrebssituationerne som om Bord, ikke mindst ved Natangreb, og særlig Indøvelsen af Bestemmelsen af Maalfarten er naturligvis ikke saa illuderende, hvad der ganske vist er beklageligt, særligt da netop Maalfarten efter min Mening er betydelig vanskeligere at gisse, — i Særdelshed naar denne er over 20 Knob, — og man aldrig tidligere har haft Lejlighed til at se Maalskibet under Gang.

Hvad angaar Undervandsbaadsofficerernes og specielt Chefernes Uddannelse, som den nævnte Artikel fortrinsvis tager Sigte paa, skal jeg oplyse, at paa Udlandets Torpedoskoler anvender man en særlig »Attack Teacher« (Trainer) hvorved Officererne kan oplæres i at bedømme Angrebssituationer under forskellige Forhold.

Eleven befinder sig i et Kommandotaarn, hvorfra han gennem sit Periskop kan følge en Skibsmodels Bevægelser.

Modellen og den Bane hvorpaa den bevæger sig, er forfærdiget saaledes, at vedkommende Officer nærlig har Illusionen af Virkeligheden.

I Betragtning af de korte Øvelsestogter som Forholdene for Tiden har medført for Marinen, vilde det utvivlsomt være mere paakrævet nu end tidligere, om man eventuelt paa Torpedoskoler indførte noget tilsvarende, som det man anvender i Udlandet, og udført efter de Retningslinier, som jeg har fremsat i ovenstaaende. Man maa dog under alle Overvejelser af denne Art stadig holde sig for Øje, at skolemæssig Uddannelse i Land her som paa alle Omraader kun kan blive et Supplement til Uddannelse og Øvelser paa Søen, og som selvfølgelig paa ingen Maade kan erstatte denne.

Den franske Admiral Duquesne i nordiske Farvande, 1644—1647.

Af Cand. phil. W. S. Clasen.

Nedenstaaende gives en Oversættelse af et Stykke (Pag. 255—260) af en biografisk Skildring af Markis Abraham du Quesne, der findes i en Bog: *Les Marins Illustres de la France*, 2den Udgave, Paris 1860, forfattet af Bretagneren Léon Guérin, titulær Æreshistoriker for den franske Marine.

»Duquesne, der saa den franske Flaade forsømt under Enkedronning Anna's og Kardinal Mazarin's Styre, drog Fordel af det nøje Forbund, der bestod mellem Frankrig og Sverige, til at søge Orlov til at gøre Tjeneste i Sveriges Flaade under Krigen mellem Danmark og Sverige (Torstenssonkrigen).

Følgelig afrejste han med sin Regerings Samtykke til Sverige, hvor hans Fader og han selv havde efterladt gode Minder fra tidligere Ophold. Han modtoges der som en allerede meget berømt Officer, og blev udnævnt til Stabschef, og senere til Vice-Admiral i den Flaade, som i 1644 kæmpede mod den danske Flaade, der blev anført af den gamle, uforsagte Kong Christian den Fjerde af Danmark. Ganske uventet var Krigen udbrudt mellem de to nordiske Lande, fordi Sverige fandt den Indblanding farlig, som Kong Christian den Fjerde forsøgte i Striden mellem Dronning Christina af Sverige og den tyske Kejser.

Den svenske Flaade, der var 42 Skibe stærk, anførtes af Admiral Klas Flemming, der skulde handle i Forstaaelse med den berømte General Torstensson. Den svenske Flaade forsøgte nu at iværksætte en pludselig Landgang paa Øen Femern; men næppe var Landgangen iværksat, før Kong Christian ankom, ikke mindre

overraskende, med den dansk-norske Flaade, der var sammensat af 44 Skibe, fordelte i 4 Eskadrer. Det vilde have været ude med den svenske Flaade, som i det Øjeblik var berøvet næsten hele sin Besætning, og som laa i største Uorden, hvis den danske Flaade havde angrebet ufortøvet, uden at give den svenske Tid til at skaffe sig Klarhed over sin Stilling; Torstensson selv vilde have været nødsaget til at overgive sig paa Øen Femern, hvor han havde udskibet sig, eller ogsaa vilde han have set sin Hær splittet i to Dele. Men Danskerne spildte den kostbare Tid paa Raadslagninger, under hvilke Svenskerne paany bemandede deres Skibe; der blev gjort Ende paa den der herskende Forvirring, og den svenske Flaade lagde sig i god Slagorden. Først da indlededes Slaget, som nu blev fortsat paa begge Sider med lige stor Kraft.

Den gamle Kong Christian den Fjerde, der opholdt sig paa det underste Batteri om Bord paa sit Flagskib: »Trefoldighed«, befalede og ledede selv Ilden, da han blev saaret i det venstre Øre af en Træsplint, der blev sprængt løs af en svensk Kanonkugle: tolv Mand faldt dræbte ved hans Side ved samme Skud. Næsten i samme Øjeblik fik den svenske Admiral Klas Flemming et Skudsaar ved Knæet af en Kanonkugle, hvilket Saar han senere bukkede under for.

Imidlertid havde Kong Christian den Fjerde intet mistet af sit Kampmod; tværtimod opflammedes han af de Saar, som han havde faaet og fortsatte at kæmpe, indtil hans eget samt Rigsadmiralens Skibes medtagne Tilstand havde mindsket hans Søfolks og hans Soldaters Energi.

Sejren forblev den Dag uvis, og begge Parter tillagde sig Æren derfor.

Ved Admiral Klas Flemmings Død blev Overkommandoen over den svenske Flaade overgivet til Karl Gustav Wrangel, der var Ryttergeneralmajor samt Artil-

lerigeneral i Torstenssons Hær. Inden sin Død opfordrede Admiral Flemming samtidigt sikkert til at gøre Brug af Duquesne, da Wrangel jo var ganske uerfaren i maritime Anliggender og sandsynligvis ved denne Lejlighed udnævntes han til Vice-Admiral i den svenske Flaade. Imidlertid foranledigede Wrangels Udnævnelse til Admiral stærk Knurren paa Skibene, og der skulde intet mindre end Torstenssons Myndighed og store Anseelse til for at bringe denne til Tavshed. Wrangel, der selv var en General af enestaaende Fortjeneste, indgød straks sine Folk Tillid, og der blev paany tilbudt Danskerne Slag, idet alle tog hans Kampmod til Eksempel.

Men Kong Christian den Fjerde var ikke længere om Bord; denne tapre Konge var bleven nødsaget til at lade sig sætte i Land for at faa sine Saar plejede der, og Admiral Peder Galt (i Originalsproget: «Ched»), hvem han havde overladt Anførslen af sin Flaade, vovede ikke at modtage Slag.

Christian den Fjerde, der var rasende over den Skam, som derved maatte falde tilbage paa det danske Flag, afsatte Admiral Galt, og lod ham kort efter dømme til Halshugning.

Da den svenske Flaade nu var gaaet til Sverige for at reparere, havde Kong Christian deraf draget den Slutning, at den ikke oftere vilde gaa til Søs det Aar og havde derfor ladet den største Del af sine Tropper gaa over Øresund for at lade dem optræde paa et andet Punkt. Men den svenske Flaade, der nu var sammensat af 16 store Skibe og yderligere forenet med 14 hollandske, kom pludseligt paany til Syne, under Wrangels og Duquesne's Befaling, den 24. Oktober 1644 (n. St.), paa Højde af Øen Femern, hvor den fandt de danske, som nu kun bestod af atten Skibe, og som stod under Befaling af Admiral Pros Mund.

I det Øjeblik, hvor de to Flaader gjorde klar til Kampen, tvang en frygtelig Storm dem til at kaste Anker

og nødsagede dem til i tre Dage at opsætte den afgørende Strid, som de tilsigtede. Til Slut faldt Hav og Vind til Ro, og paa Storm og Uvejr fulgte nu Søslagets Kanontorden og Kanonild. Svenskerne troede, at Christian den Fjerde, som sædvanligt, var om Bord paa sin Flaade, og at han personlig førte Befalingen over denne. I Tiltro hertil, besluttede Krigsraadet, der samledes om Bord paa Wrangels Flagskib, at man skulde sende to Skibe, ledsaget af to Brandere, frem for at sætte Ild paa Linieskibet »Patientia«, der førte den kommanderende danske Admirals Flag, med Ordre til, hvis Brandere angrebet mislykkedes, at entre dette. Duquesne, der rimeligvis var den, der fremkom med dette Forslag, blev udpeget til dets Udførelse. Han gik straks frem med de to Skibe og de to Brandere mod det danske Admiralskib, medens Resten af Flaaden optog Kampen paa Afstand. Hans gæve Angreb drog, saa at sige, samtlige Skibe i de to Flaader, frem imod hinanden; de to Linjer blev brudte, og Slagtumlen blev almindelig, og fra nu af blev det overalt en Kamp Skib mod Skib enkeltvis.

Da Branderne blev drevet tilbage ved Kanonild, eller ogsaa forfejlede deres Angreb, befalede Duquesne nu at kaste Entrehagerne frem, og hagede sig ubarmhjertigt, saa frygtelig som Ild, fast til det Skib, som han troede, at Christian den Fjerde var om Bord paa. Admiral Pros Mund skæmmede ved sin faste Holdning ikke denne Tro hos Svenskerne, og udholdt Angrebet med ligesaa stor Tapperhed, som hvis det havde været Kongen selv, der befandt sig paa Dækket. Imidlertid kastede man sig i samlet Angreb frem mod hans Flagskib; Musketterne forslog ikke længere som Angrebsvaaben; selv Entrepikene blev til Besvær; det kom til Nærkamp paa Dækket af »Patientia«, hvor Modstanderne skar Halsen over paa hinanden med Dolke, og hvor man brødes og kværkede hinanden med Kvælertag. Angribere og angrebne rullede blodige mellem hverandre; det gik endogsaa saa

vidt, at en Kampfælle undertiden blev ramt i Stedet for en Modstander. Til Trods for, at Kamptumlen var ubeskrivelig i al sin Vildhed, bevarede Duquesne sin stolte kolde Ro. Som værdige Efterkommere af de gamle Nordboer forsvarede Danskerne sig med Løvmød; og Svenskerne fornægtede heller ikke den samme Oprindelse. »Patientia«s Dæk blev kun erobret Fod for Fod, og blev efterhaanden bedækket med Dynger af lemlæstede Lig af faldne. Duquesne troede nu at se, at Sejren var ham vis og vilde standse Blødbadet, og han tilbød Pros Mund Kvarter. Men Pros Mund afslog at modtage Kvarter og erklærede, at han hellere vilde falde med Vaaben i Haand end overleve Tabet af sit Skib. Duquesne saa sig da nødsaget til paany at sende sine Folk frem mellem Blod og Ligdynger, som nu naaede dem op til Hofterne, og Kampen endte først, og Duquesne blev først Herre over det danske Admiralskib, da Pros Mund og alle lige til den sidste Dansker, som var om Bord paa »Patientia«, var faldne. Da de andre danske Skibe saa deres Admiralskib overvundet og besat af Svenskerne, bredte en almindelig Nedtrykthed sig til disses Besætninger, som snart maatte udarte til Panik, alt medens Svenskernes Mod nu var i Tiltagende som Følge af den Fordel, som Duquesne nu havde vundet. Kun syv danske Skibe, blandt hvilke Vice-Admiralskibet, holdt Stand endnu og viste sig derved værdige til nyligt at have været under Christian den Fjerde's Befaling. Vice-Admiralskibet overgav sig først efter at have sænket et hollandsk Skib. Den danske Flaades Nederlag var fuldstændigt; ti af de Skibe, som tilhørte denne, blev tagne; to, hvert paa 40 Kanoner, gik ned i Flammer, fire andre sank ved Indløbet til Store Belt; og der undkom kun to, som bragte Efterretningen om det forfærdelige Nederlag til København; paa begge Sider faldt der i dette Slag 4000 Mand. Heraf havde Svenskerne et lige saa stort Antal faldne som Danskerne; men foruden deres faldne

savnede de iøvrigt kun eet hollandsk Skib. Svenskerne forstod ikke at drage den fulde Fordel af denne Sejr, som Duquesne jo maatte dele Æren for med Wrangel. Det stod i deres Magt, ved en Landgang at slaa Christian den Fjerde's Hær fuldstændigt, eller ogsaa i det mindste at bemægtige sig nogle af de danske Øer. Men den Tid, som Svenskerne spildte, frelste deres tapre Fjende, som nu, under Mægling af den franske Gesandt i København: Grev de la Thuilerie, sluttede en Fredstraktat med Dronning Christinas Regering. Ved denne Traktat fik Sverige mod Tilbagegivelse af sine Erobringer, Jæmteland, Herjedalen, Gulland og Øsel, samt, til Sikkerhed for Fritagelse for Øresundstolden, Halland for 22 Aar.

Denne fordelagtige Afslutning paa Krigen kunde Svenskerne især takke Duquesne's Sejr for. Ingen bestred den. Det var saaledes, at Normandiets Søn, Duquesne, paa de nordiske Have viste, at de gamle Nordboers Blod ikke var degenereret paa Frankrigs Jord.

Da der nu var Fred mellem Sverige og Danmark, drog Duquesne paany tilbage til sit Fædreland, som dengang var i Krig med Spanien.

Den Tilstand af Forsømmelse, som Enkedronning Anna's og Mazarin's Regering under Ludvig den 14's Mindreaarighed lod den franske Flaade være i, nødsagede snart den franske Flaades Styrelse til at ty til Udlandet for at faa nye Skibe anskaffede, da der efterhaanden blev haardt Brug for en Fornyelse af Flaaden, idet man paa-tænkte et Søtogt i 1647, der skulde støtte Hertugen af Guise's: »Henrik den 2den«'s Krav paa Kongedømmet Neapel. Man kom da i Tanke om Duquesne's Forbindelse med Sverige og sendte ham saa til Dronning Christina's Regering, for at hjemføre 4 der indkøbte Skibe, med samt Udrustning, Kanoner og Ammunition. Duquesne sejlede til Sverige med to Fregatter, og ankom dertil, efter at have været ude for en haard Storm paa Over-

rejsen. Han traf i Stockholm Frankrigs Gesandt Chanut, der var underrettet om Formaalet med hans Komme, og som havde indkøbt Skibene, samt 100 Kanoner og 50 000 Kugler. Det hele blev leveret i Dalarø, hvor Elven munder ud i Havet, en halv Snes Mil fra Stockholm. Men han døjede meget af den svenske Admirals Rynings Uvilje, der haardnakket nægtede ham det fornødne Antal Mand til Hjemførelse af de købte Skibe. Han havde kun hidført 72 Matroser fra Dunkerque, og Ryning overlod ham kun 12 flere, ydermere paa den Betingelse, at han kun maatte beholde disse, saa længe Togtet varede; desforuden gav han ham to Lodser, der skulde føre Skibene saa langt som til Sundsnævringen ved Helsingør—Helsingborg. For at bøde paa dette ringe Antal samlede Duquesne med sin sædvanlige Handlekraft alt, hvad han kunde faa fat paa af hjemsendte Matroser og Soldater i Sverige, og saaledes lykkedes det ham saa nogenlunde at udfylde Mandskabsrammerne. Da han desuden havde den Opgave, paa de Skibe, der var købt i Sverige, at besørge Transporten af fem Tusinde Polakker, som han skulde tage om Bord i Danzig, havde han sendt een af sine Fregatter i Forvejen dertil. Han afsejlede selv fra Dalarø i Juli Maaned, men blev næsten straks overfaldet af en Storm, som spredte hans Skibe, og seks Dage igennem var hans Fortvivelse stor; thi han troede, at han for bestandigt havde mistet Jupiter, det største af de Skibe, der var købt med saa stor Bekostning; han eftersøgte det med stor Iver og fandt det endeligt strandet paa Øresunds Kyster og fik det taget af Grunden, saaledes at det lykkedes ham at bjerge det, for derefter at føre det til Frankrig sammen med de andre Skibe.

Da den svenske Agent i Helsingør ikke havde modtaget ham med alle skyldige Hensyn, beklagede han sig kraftigt derover, gennem Frankrigs Gesandt Chanut, til Dronning Christina, som trods alle Bønfaldelser lod den ubehøvede Agent falde i største Unaade. Sejladsen gik

uforstyrret fra Helsingør, og Duquesne kastede Anker ved sin Fødeby Dieppe, hvor den den Gang endnu mindreaarige Ludvig XIV da var paa Besøg. Denne unge Konges Regering havde dette Aar besluttet at oprette to nye Poster som Eskadrechefer, een for Catalonien, og een for fransk Flandern; og Duquesne blev udnævnt til den ene af disse i Dunkerque; thi den Rang hvortil han var forfremmet i Sverige, beholdt han ikke i Frankrig.

Léon Guérins ovenfor oversatte maleriske og farverige Skildring af Duquesne's Deltagelse paa svensk Side i Torstenssonskrigen giver, som man vil se, en med talrige Enkeltheder udstyret Beskrivelse af Søslagene paa Kolbergerheide den 1ste Juli 1644 (gammel Stil) og mellem Femern og Lolland den 13. Oktober samme Aar (gammel Stil). Duquesne omtales (i Oversættelse), i Anledning af denne sin Deltagelse, f. Eks. i C. A. Gyllengranats Sveriges Sjökrigshistora, Karlskrona 1840, Pag. 195, som følger:

»Samme du Quesne, som siden blev Admiral i fransk Tjeneste, og leverede de navnkundige Slag mod Ruyter i Middelhavet Aar 1676«,

samt meget udførligt i Kaptajnløjtnant (nu Kaptajn og Marineattaché) E. Biörklunds Artikel: »Abraham Duquesne dans la Baltique«, trykt i: »La Revue Maritime« for 1923, 2den Del, Pag. 152—172, foruden i de efternævnte franske Bøger.

Den franske Forfatter M. Richer nævner i sin Bog: »Vie du Marquis du Quesne«, Paris 1783, Pag. 19—20, at Duquesne deltog i Kampen mod den danske Flaade, der blokerede Gøteborg, altsaa formodentligt i Søslaget udfør Listerdyb (mellem Sylt og Romø) den 16. Maj 1644 (gammel Stil) og 24. Maj samme Aar (gammel Stil), ligesom dette ogsaa formodes at have været Tilfældet af den franske Historiker Antoine Jal, der har givet en meget

udførlig, kritisk og indgaaende Beskrivelse af Duquesne i sit Værk om denne, udgivet Paris 1873. Duquesne skulde vel derfor nærmest antages at være kommet til Sverige med Admiral Thijssens (Ankarhielms) Flaade, der gik gennem Øresund den 10. August 1644 (gammel Stil) og ankom til Kalmar den 24. August samme Aar (gammel Stil) (Arnold Munthe: «Svenska Sjöhjältar, V., Pag. 87), hvilket jo i saa Fald maatte antages at stride imod Léon Guérins ovenanførte Skildring, der siger, at Duquesne deltog i Slaget paa Kolbergerheide den 1ste Juli 1644 (gammel Stil). E. Biörcklunds ovennævnte Artikel i «La Revue Maritime»: «Abraham Duquesne dans la Baltique», nævner (i Oversættelse) Pag. 155, at:

«De franske Officerer ankom til Stockholm i Slutningen af Sommeren 1644, og blev præsenteret for de svenske Myndigheder af den franske Gesandt: Gaspard Coignet de la Thuilerie»,

men saa lidt som Antoine Jals ovennævnte Værk om Duquesne nævner denne noget om Duquesne's Deltagelse i Slaget paa Kolbergerheide. Chr. Bruuns Værk: «Slaget paa Kolbergerheide» bringer Pag. 200—217 den svenske Admiral Flemmings og Generalmajor Wrangels Journal fra den svenske Flaades Ophold i Kielerfjorden i Juli 1644, og denne nævner heller ikke Duquesne's Navn.

Léon Guérin nævner i en anden Bog, udgivet 1849: «Histoire de la Marine Française», Pag. 630—631, at han gennem en Hr. de la Roquette skylder den danske Admiral Bardenfleth Tak for en Skildring af Slaget paa Reden 1801; umuligt er det vel ikke, at Léon Guérin, paa Grundlag af Angivelser, f. Eks. hos ovenanførte M. Richer samt i en gammel fransk Beretning trykt i 1701, har troet, at Duquesne deltog i Slaget paa Kolbergerheide, og derfor har indflettet denne Deltagelse i en Beretning, modtaget fra dansk Side i Lighed med den førnævnte.

Med Hensyn til Slagenes taktiske Forløb, saa er denne Side af Sagen jo ikke den, der er mest udførligt behandlet af Léon Guérin; men hans Skildring stemmer dog ret godt med dansk-norske og svenske Beskrivelser, som f. Eks. »Haandbog i Nordens Søkrigshistorie«, af Premierløjtnant (nu Kaptajn) Baron Cai Schaffalitzky de Muckadell, der saaledes Pag. 122 om Slaget paa Kolbergerheide's Indledning siger:

»Den svenske Flaade laa til Ankers paa Nord-siden af Femern, da den danske Flaade kommende Øst fra for en frisk OSO. observeredes ved 9-Tiden. Flemming lettede straks og holdt for smaa Sejl op klos vestenom Femern for at vinde Luven fra de Danske, der ikke var saa kendte med Kysten og derfor rundede længere af Land. Ved Middagstid var Flaaderne paa Skudafstand, og Svenskerne holdt da ned paa de Danske og engagerede de forreste Skibe paa klos Hold«.

og med førnævnte Admiral Flemmings og Wrangels Journal, citeret af Chr. Bruun, der om Slagets Indledning siger følgende (Pag. 200—201):

»Omtrent Kl. 7 om Aftenen (29. Juni 1644 gammel Stil) gjorde hans Excellence Feltmarskallen Landgang paa Femern med alle Skibsbaadene samt det tyske Fodfolk paa Flaaden og nogle udkommanderede svenske Soldater . . . Den 1. Juli om Morgenen blæste der en meget stærk Nordøstenvind; »Jägeren« og »Gamla Fortunen« meldte deres Ankomst fra Stralsund, medbringende et hollandsk tomastet Fartøj, som var udsendt af Kongen af Danmark for at bringe Melding om, hvor vor (d. v. s.: svenske) Flaade maatte befinde sig. Skipperen paa samme Fartøj, saavel som ogsaa Kaptejnerne paa bemeldte »Jägeren« og »Gamla Fortunen« meldte, at de Aftenen før havde set Kongen med sin Flaade, der var omtrent 40 Skibe stærk, store og smaa, komme fra Møen med Vinden

agter ind. Deres Excellencer Admiralerne Aage Hansson Ulfsparre og Bielkenstierna gav straks Ordre til at gøre klar til Kamp, ligesom de ogsaa lod skyde eet Skud og hejse Admiralflagene, hvorefter alle Kaptejnerne kom om Bord og fik Befaling til at gaa under Sejl. Da man omtrent Kl. 9 kom i Sigte af Fjenden, lod hans Excellence lette Anker, hvorefter ogsaa de andre Skibe samlede sig efter hverandre og gik ud forbi venstre Hug paa Femern ind paa Kolbergerheide, baade for at kunne faa Luven fra Fjenden, og fordi der ikke var trangt, men et bekvemt Vand at kæmpe paa.

Naar Léon Guérin nævner, at der faldt 12 Mand ved Siden af Christian den Fjerde paa »Trefoldighed« ved den navnkundige Lejlighed, da denne Konge blev saaret, saa har jo den danske førnævnte Historiker Chr. Bruun i sit ovennævnte Værk: »Slaget paa Kolbergerheide« henvist til de forskellige dansk-norske og svenske Beretninger, der findes om Tabene i dette Søslag, der jo varierer ret betydeligt. Pag. 87 citerer han Professor Ludvig Holberg: Danmark og Norges Beskrivelse, trykt 1729, som følger:

»Hans Majestæt, da han paa sit Skib, kaldet Trefoldighed, opmuntrede sine Folk til en tapper Modstand, kom der af de fjendtlige Skibe en Styk-Kugle, hvilken traf Skibet med saadan Force og splittede Træet saaledes, at af de mangfoldige Træstykker, som førtes i Luften, 12 eller 13, som stod ved Kongens Side, omkom eller blev saarede«.

Naar Léon Guérin nævner, at den svenske Admiral Klas Flemming skulde være blevet saaret omtrent samtidigt med Christian den Fjerde, saa beror dette imidlertid sikkert paa en Forveksling med Beretningen om den danske Rigsadmiral Jørgen Winds Skudskaar i samme Slag; Chr. Bruuns førnævnte: »Slaget paa Kolberger-

heide» anfører saaledes Pag. 93 følgende Citat af den danske Lærde Hans Rode, i et Brev dateret Padua:

Da Admiral Jørgen Wind med sit Skib »Patientia» tvende Gange passerede den fjendtlige Flaade, fik han et Skud i Laaret, hvoraf han døde i Kjøbenhavn den 27. Juli (ny Stil) paa sin Lykkes højeste Tinde».

og Pag. 66 følgende Citat af Christian den Fjerdes Brev af 26. Juli 1644 (gammel Stil): »Rigens Admiral satte sit Liv til som en ærlig Mand». Som bekendt blev den svenske Admiral Klas Flemming først dødeligt saaret senere under den svenske Flaades Ophold i Kielerfjord; Axel Zettersten siger (i Oversættelse) herom i sit Værk: »Svenska Flottens Historie 1635—1680», Pag. 365:

»Om Morgenen den 26. Juli blev han (d. v. s. Admiral Flemming) truffet af en Kugle netop fra dette Batteri (ved Labö paa den østre Side af Kielerfjordens Munding) og døde Kl. halvotte om Formiddagen».

Med Hensyn til Duquesne's Rang i den svenske Flaade, saa har Léon Guérin næppe Ret i at mene, at han blev udnævnt til Vice-Admiral umiddelbart efter Søslaget paa Kolbergerheide den 1ste Juli 1644 (gammel Stil). Ifølge Axel Zetterstens førnævnte: Svenska Flottans Historie 1635—1680, Pag. 54 & 601, saa antoges Duquesne nemlig først til svensk Tjeneste 14. September 1644 (gammel Stil) med Rang af Major, hvilken Grad ifølge samme Bog af Zettersten, Pag. 44, nærmest svarede til senere Tidens Schoutbynacht eller Kontre-Admiral. Nogen senere Forfremmelse af Duquesne efter denne Dato omtaler Zettersten ikke.

Navnlig Beskrivelsen af Søslaget mellem Femern og Lolland kan godt gøre et Førstehaandsindtryk, og det kunde derfor være interessant at erfare nærmere om Léon Guérins Kilder, da det jo paa Forhaand ikke kan

anses for udelukket, at Duquesne selv har skrevet en Beretning, som Léon Guérin saa senere har haft Adgang til at se. I denne Forbindelse kan det maaske nævnes, at en endnu ældre fransk Biograf: M. Richer, i sin Bog: »Vie du Marquis du Quesne«, Paris 1783, Pag. 18 nævner nogle Mémoires, som Duquesne's Familie siges at have været i Besiddelse af.

Der synes at være en enkelt Dags Uoverensstemmelse i Léon Guérins Tidsangivelse for Søslaget under Lolland: 24. Oktober (ny Stil), idet samtlige dansk-norske og svenske Beretninger nævner 13. Oktober som Datum for Slaget, hvilket skulde svare til 23. Oktober i ny Stil, og ikke, som Léon Guérin angiver, 24. Oktober. Een af Léon Guérins Kilder synes at have været Vittorio Siri's: Il Mercurio, Bog IV, 2den Del, der Pag. 231—233 bringer en udførlig Skildring af Slaget under Lolland, med Angivelse af Dato 24. Oktober (ny Stil). Som bekendt indførte Frankrig allerede i 1582 den gregorianske Kalender; medens Danmark-Norge først indførte denne i 1700 og Sverige i 1753.

Hvad Slaget i Femernbælt den 13. Oktober 1644 (gammel Stil) angaar, saa siger Baron Schaffalitzky de Muckadells Bog Haandbog i Nordens Søkrigshistorie Pag. 128:

»den 11. Oktober (gammel Stil) fik man den (Pros Munds Eskadre) i Sigte til Ankers Øst for Femern, men paa Grund af Storm maatte Svenskerne selv ankre«.

og Pag. 129:

»Den svenske Eskadre (33 Skibe, 3 Brandere og 5 Galioter med 875 Kanoner) lettede om Morgen den 13. Oktober (gammel Stil) for en frisk vestlig Brise og satte Kursen klos østenom Femern. Den danske Eskadre (15 Skibe og 2 Galioter med 448 Kanoner) lettede ligeledes fra sin i Læ værende

Ankerplads og da Pros Mund tilmed holdt noget af for at nærme sig nogle af sine i Læ drevne Skibe, fik Svenskerne Luven. Saa snart Femern var passeret, drejede Pros Mund til Vinden for Bagbords Halser og blev derefter til Luvart angrebet af Wrangel med 12 Skibe samt yderligere i Læ af Thijssen med Resten. Wrangels Flagskib »Smålandske Lejonet« angreb Pros Munds Flagskib »Patentia«, men maatte haardt medtaget holde af for at reparere; dets to Sekundanter — af hvilke den ene førtes af den senere saa berømte franske Søhelt Abraham du Quesne — entrede da »Patientia«, en Brander stak Admiral Grabows Skib »Lindormen« i Brand, og »Oldenborg«, ført af Vice-Admiral Stenzel von Jasmund, entredes af 3 Fjender. Alt imedens havde Thijssens Skibe først angrebet og tilintetgjort de i Læ drevne danske Skibe og dernæst engageret de andre, hvorved Nederlaget fuldstændiggjordes. En Del af de danske Skibe blev sat paa Land paa Lollands Kyst; kun 3 Skibe undslap gennem Store Bælt. Svenskerne mistede kun eet Skib«.

Som man vil se, strider Léon Guérins Beretning om Slaget under Lolland den 13. Oktober (gammel Stil) ikke mod den moderne danske Søkrigshistoriker: Baron Schaffalitzky de Muckadells Fremstilling af samme, selv om Fremstillingsmaaden er meget forskellig.

Særlig bemærkelsesværdig er den Udtalelse, som Léon Guérin anfører af Admiral Pros Mund, hvor denne siger, at han hellere vil falde med Vaaben i Haand, end overgive sig. Dette stemmer meget godt med, hvad den svenske Forfatter, Kommandørkaptejn Arnold Munthe skriver i sin førnævnte Bog: »Svenska Sjöhjältar« V., Pag. 121:

»Den øverstbefalende Pros Mund var faldet under sin Deltagelse i Nærkampen. Da han indsaa, at

hans Folk skulde blive overmandede, siges han at have stillet sig med draget Sværd foran Døren til sin Kabyt. Her blev han truffet af 2 Musketkugler».

Léon Guérin nævner et Tab af 4000 Mand paa begge Sider i dette Slag. »Svenska Sjöhjältar« af Arnold Munthe, V., siger Pag. 121 herom:

»Af Officerer, Underofficerer og Mandskab blev henvend 1000 Mand tagne til Fange. . . . Mindst lige saa mange maa antages at være faldne»,

og videre Pag. 122:

»Af de (svenske) Besætninger var blot 60 Mand døde eller saarede».

Dette giver jo kun et Tab paa begge Sider af ca. 2000 Mand faldne og Fanger; men maaske Léon Guérin's Kilde har medregnet Tabene ved den umiddelbart paafølgende Tilbageerobring af Femern, der var en direkte Følge af dette for den danske Flaade saa ulykkelige Slag. Den gamle franske Avis: »Gazette de France«, Nr. 142, skriver herom Pag. 780, i en Korrespondance-Artikel, dateret Hamborg den 30. Oktober 1644 (ny Stil):

»Svenskerne har straks bemægtiget sig Øen Femern, efter at have dræbt eller tilfangetaget de danske Soldater der bevogtede den».

Svenskerne havde besat denne Ø den 29. Juni samme Aar (gammel Stil) ifølge Klas Flemmings ovennævnte Journal, som den findes anført i Chr. Bruuns »Slaget paa Kolbergerheide«; men efter den 1ste Juli (gammel Stil), den Dag, da sidstnævnte Slag fandt Sted, maa den danske Flaade saa vel antages at have tilbageerobret denne, hvorefter den saa i Oktober, ifølge ovennævnte Artikel, paany er blevet taget af Svenskerne.

Wrangels Journal for Oktober 1644 siger dog, at Svenskerne først besatte Øen i Slutningen af Oktober, efter at 300 danske Soldater, der havde besat Øen, nogle

Dage i Forvejen var blevet sat over til Lolland paa Skibe fragtede i Lybæk. Muligvis er det de samme 300 Mand, som Professor Ludvig Holberg omtaler i: Danmark og Norges Beskrivelse, hvor han siger at »Krigsfolket« blev landsat fra Pros Munds Flaade inden Slaget.

Alt i alt maa det vel siges, at Léon Guérins Bog bringer interessante Enkeltheder navnlig om Slaget under Lolland den 13. Oktober (gammel Stil).

Til Slut skal jeg udtrykke min bedste Tak til Hr. Kommandørkaptajn Bistrup og Marinens Bibliotek for den store Velvilje og Bistand, som jeg hos disse har mødt til dette lille Arbejde.

Citeret Litteratur:

- Léon Guérin: Les Marins Illustres de la France, Paris 1860 (Mar. Bibl.).
- Antoine Jal: Abraham Duquesne et la Marine de son temps, Paris 1873 (Mar. Bibl.).
- M. Richer: Vie du Marquis du Quesne, Paris 1783 (Mar. Bibl.).
- C. A. Gyllengranat: Sveriges Sjökrigshistoria. 1ste Del, Karlskrona 1840 (Mar. Bibl.).
- Arnold Munthe: Svenska Sjöhjältar, Stockholm 1908 (Mar. Bibl.).
- Schaffalitzky de Muckadell: Haandbog i Nordens Sökrigshistorie, København 1911 (Mar. Bibl.).
- E. Björklund: Abraham Duquesne dans la Baltique (i la Revue Maritime 1923) (Mar. Bibl.).
- Axel Zettersten: Svenska Flottans Historie 1635—1680 (Det Kgl. Bibliotek).
- Chr. Bruun: Slaget paa Kolbergerheide, København 1879 (Mar. Bibl.).
- Gazette de France 1644 (Det Kgl. Bibl.).
- Perrault: Les hommes illustres, 2den Del, Paris 1701 (Det Kgl. Bibl.).
- Vittorio Siri: Il Mercurio, 4de Bog, 2den Del, Cassale 1655 (Det Kgl. Bibl.).
- Ludvig Holberg: Danmarks og Norges Beskrivelse, København 1729.
- Diarium för Svenska Höstflottan 1644, Karlskrona 1900 (Det Kgl. Bibl.).

Bog anmeldelse.

Admiral Sir H. W. Richmond: Naval Training.
London 1933.

»No element of the strategy of peace is more important than the training of the officers and men» (Admiral Sir Cyprian Bridge).

Denne Udtalelse staar som Motto over dette Arbejde af Admiral Sir H. W. Richmond, der i 1918 var »Director of Staff Duties and Training» og senere »Director of the Royal Naval College, Greenwich». Baseret paa sine iagttagelser i disse Stillinger og paa et langt Livs praktisk Erfaring som færende Søofficer, kritiserer Forfatteren den eksisterende Form for Uddannelse til Søofficer og søger her at opbygge et System med Hensigt paa det endelige Maal: at skabe »a fighting sea-officer». Paa de forskellige Stadier stopper Admiralen op og diskuterer de Forholdsregler, der synes bedst egnede til at naa dette Maal.

Selv om Forholdene i den britiske Marine ikke kan sammenlignes med Forholdene herhjemme, er Emnet i sig selv af stor Interesse ogsaa for danske Søofficerer, og dette gælder ikke mindst et Kapitel som »What should be taught at the Naval College» (I Land og om Bord).

Forfatteren lægger stor Vægt paa, at Kadetten uddannes til at være Sømand; han skal kende sit Skib, dets Egenskaber og Anvendelsen af de Installationer, han skal benytte. Dette lærer han bedst ved, at man til at begynde med lader ham gøre al Slags Matrosarbejde og derefter gradvis lader ham faa mere Ansvar; han vil saaledes gennem personlig Erfaring lære, hvorledes Matroserne lever, og han vil herigennem bedre kunne forstaa Folkenes Vanskeligheder; dette vil gøre ham til en bedre Officer.

Efter Admiralens Mening har man ofret alt for meget paa Kadettens Ingeniøruddannelse; Kritikken rettes her imod den Plan, der delte Kadettens Tid næsten lige mellem Tjeneste paa Dækket og i Maskinen, idet Formaålet var at kunne skifte Officererne rundt mellem Dæk og Maskine efter Behov. En Mand kan ikke uddannes paa denne Maade, uden at begge Tjenester lider derunder og »Flaadens Effektivitet kan kun opretholdes ved Hjælp af fuldt ud sagkyndige farende Ingeniører«.

Hermed være dog ikke sagt, at det er Admiralens Mening, at der slet ikke skal lægges Vægt paa Kadettens tekniske Uddannelse. Tværtimod. Admiralen stiller stadigvæk store Krav paa dette Punkt bl. a. for at reducere Antallet af Officerer, der er endt som Videnskabsmænd og Specialister. »Specialisttendensen er for en stor Del Resultatet af den almindelige Officers ufuldkomne Uddannelse. Han kan ikke tilstrækkeligt til at paatage sig Ledelsen af den specielle Del af Armeringen eller Udrustningen. Hvis det almindelige Standpunkt var højere, vilde man have mindre Brug for Specialister. Endvidere bevirker Tilstedeværelsen af Specialister, at de andre Officerers Standard sænkes, idet disse betragter Artilleri som værende Artillerispecialistens Sag og Torpedovæsen som Torpedospecialistens Sag«.

Men først og sidst kræver Admiralen praktisk Tjeneste til Søs, saaledes at den unge Officer kan sit »job« til Bunds. Ved Udnævnelsen til Officer, maa den unge Mand ikke komme til Landtjeneste, men skal sejle i to Aar, idet »Formaålet er at gøre ham til en duelig Løjtnant, en Sømand som til enhver Tid, Nat eller Dag og i al Slags Vejr gaar paa Broen, ligesaa vel til Mode i Bevidstheden om at kunne manøvrere sit Skib, og ligesaa naturligt som Omnibuschaufføren sætter sig ved Rattet i sin Bus; en Officer, der er vant til at have med Folk at gøre; en Søkriger, der er vant til at haandtere sit Vaaben og til at uddanne sine Folk«.

Men den unge Mands Tankegang skal ogsaa tidligt forberedes til Studiet af Taktik og Strategi, saaledes, at han som Officer føler det som sin Opgave, ved Studier at dygtiggøre sig paa disse Punkter. »Hans Opmærksomhed skal henledes paa, at alle de tekniske Emner, han beskæftiger sig med, er rettet mod Krig; at Duelighed i Krig er hans Tilværelses endelige Maal, og at han derfor maa stille sig klart, hvad Krig og de grundlæggende Principper for Krig er«.

Helt igennem en læseværdig Bog.

Q.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Januar 1938).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

Efter M. R. Dec. 1933, til hvilket Hæfte der løvrigt henvises vedr. Typeoplysninger (Farter, Flyvetider o. l.) meddeles for Englands, U. S. A.s, Japans, Frankrigs og Italiens Vedkommende bl. a. hvilket Luftmateriel, der tilhører (indgaar i) disse Magters Flaader pr. 1933:

England.

Hangarskibe: 6 (+ 1 Moderskib for Luftfartøjer og 1 Katapultforsøgsskib).

Krigsskibe, udrustet med Luftfartøjer: Med 2 Katapult og 2 Luftfartøjer: 1 Krydser; med 1 Katapult og 1 Luftfartøj: 4 Slagskibe (-krydsere) og 15 Krydsere; uden Katapult, men med 1 Luftfartøj: 3 Krydsere.

Luftfartøjer (Sommer 1933):

I.	7 Esk. Flyvebaade...	=	29	Stk. (R. A. F.)
II. a.	12 - Luftfartøjer ...	=	132	- (F. A. A.) o:
	4 Jagereskad.	=	42	-
	5 Rekognosceringsesk.	=	54	-
	3 Torpedo-Bombeesk.	=	36	-
II. b.	6 Grupper Luftfartøjer	=	27	- (F. A. A.) o:
	3 Jagergrupper	=	12	-
	3 Rekognosceringsgr.	=	15	-

o: ialt 29 R. A. F. Flyvebaade og 159 F. A. A. Luftfartøjer.

U. S. A.

Hangarskibe: 3 (+ 1 u. B. og 2 Moderskibe for Luftfartøjer).

Krigsskibe, udrustet med Luftfartøjer: Med 2 Katapult og 3 Luftfartøjer: 15 Slagskibe; med 2 Katapult og 3 (4) Luftfartøjer: samtlige Krydsere (efter 1919).

Luftfartøjer: 379 Stk. skibsbaserede (244 Stk. ved Slagflanden, 123 ved Rekognosceringsstyrker, 12 ved asiatiske Styrker); 539 Stk. landbaserede o: ialt 918 Stk.

Japan.

Hangarskibe: 4 (+ 1 Moderskib for Luftfartøjer).
 Krigsskibe, udrustet med Luftfartøjer: Med Katapult
 og 3 Luftfartøjer: samtlige Slagskibe og Krydsere.
 Luftfartøjer: 21 Esk. = 800 Stk.

Frankrig.

Hangarskibe: 1 (+ 1 Moderskib for Luftfartøjer).
 Krigsskibe, udrustet med Luftfartøjer: Med 1 (2) Ka-
 tapulter og 2 (4) Luftfartøjer: samtlige Krydsere (efter 1919).
 Luftfartøjer: 75 Stk. skibsbaserede; 185 Stk. land-
 baserede o: ialt 260 Stk.

Italien.

Moderskib for Luftfartøjer: 1.
 Krigsskibe, udrustet med Luftfartøjer: Med 1 Katapult
 og 1 Luftfartøj: samtlige Slagskibe; med 1 Katapult og 2 (3) Luft-
 fartøjer: samtlige Krydsere (efter 1919).

Luftfartøjer:

- | | | | | | |
|-------------------|----|----------------------|---|-----|------|
| I. Skibsbaserede: | 3 | Rekognosceringsesk. | = | 27 | Stk. |
| II. Landbaserede: | 14 | Rekognosceringsesk. | = | 126 | - |
| | | 4 Jageresk. | = | 48 | - |
| | | 12 Torpedo-Bombeesk. | = | 72 | - |

o: ialt 273 Stk.

Brasilien.*Nybygning.*

Medio Dec. søsattes i Barrow (Vickers-Armstrong) et 4-mastet
 Sejlskoleskib med Hjælpemotor.

Data: L. = 93 m, B. = 15,8 m, D. = 5,5 m, Depl. = 3315 ts;
 1 enkeltvirkende, 4 Takts, 6 Cyl. Dieselmotor med 1400 HK., 11 Knob,
 Aktionsradius m. Motor 12 000 Sml.; Rejsningen bestaar af raasejl-
 rigget Fokkemast, medens de 3 andre Master er rigget med Gaffel-
 og Stagsejl, samlet Sejlareal ca. 2500 m².

Skibet er forsynet med 3 gennemløbende Dæk og bygget med
 16 tværskibs, vandtætte Skodder samt Dobbeltbund; Apterling til
 25 Officerer, 34 UO., 100 Kadetter og 300 Mand.

Med Henblik paa Undervisning indenfor alle Specialer er Skibet
 iøvrigt udstyret med Armering og Hjælpemidler af enhver Art, bl.a.:
 AT.- og AL.-Skyts m. moderne Ildledelsesanlæg, Torpedoapp. m.
 Centralstgte, Ammunitions- og Ladeanordninger, Mineudlægnings-

og Ministrygningsgrejer, Paravanes, U.T.-Anlæg, Projektør-, Signal- og Gyroskopanlæg, forsk. Radiostationer, Radiopejleanlæg, Ekkolod samt forsk. Lodde- og Loggeapparater og andet moderne Navigationsudstyr m. m.

Skoleskibet, der har faaet Navnet *«Almirante Saldanha»*, er det første Skib af det 12 Aars Nybygningsprogram, der løvrigt skal omfatte bl. a. 3 Krydsere, 9 Jagere og 18 UB.

(bl. a. N. T. f. S. I. 1934).

U. A. S.

Nybygning.

Iværksættelsen af de ekstraordinære Nybygninger i H. t. *«N. I. R.»*-Programmet (se T. f. S. 1933. S. 479) er udført bemærkelsesværdigt hurtigt; Programmet vedtoges i Juni 1933, og samtlige Skibe blev givet i Ordre i August s. A.: 4 15 cm Krydsere: *«Savannah»*, *«Nashville»*, *«Brooklyn»* og *«Philadelphia»*; 2 Hangarskibe: *«Yorcktown»* og *«Enterprise»*; 2 Flotilleførere og Jagere: hovedsagelig navngivet eller berømte Førere f. Eks. *«Mahan»*, *«Moffett»* m. fl.; 4 U-Baade: *«Porpoise»*, *«Pipe»*, *«Shark»* og *«Tarpon»* samt 2 Kanonbaade.

Krydsere. Om Krydserproblemet, der blandt alle førende Flaademagter ofres særlig Opmærksomhed, fordi Krydseren som den kraftigste Skibstype, for hvilken Udbygning er tilladt i H. t. de gældende Flaadeaftaler, skal udnyttes til det yderste med passende Afvejen af de to modstridende Hensyn: Størrelse og Antal (*«Kvalitet og Kvantitet»*), skal flg. anføres for U. S. A.s Vedkommende:

20 cm Krydsere. I Nov. 1933 og Jan. 1934 sosattes henholdsvis 20 cm 10 000 ts Krydser Nr. 14, *«Tuscaloosa»*, og Nr. 15, *«Astoria»*; Nr. 16 af denne Type, *«Quincy»*, der blev givet i Ordre Dec. 1932, forventes færdig Jan. 1936; Nr. 17, *«Vincennes»*, maa efter Londontraktaten først køllægges Jan. 1934 (færdig Jan. 1937); Nr. 18 (unavngiven) maa først køllægges Jan. 1935.

Londontraktatens Tonnagekvota paa 180 000 ts for 20 cm Krydsere bliver saaledes ndnyttet helt, idet U. S. A. har renonceret paa at anvende den alternative Løsning af erstatte de sidste 3 20 cm Krydsere (30 000 ts) med et Antal 15 cm Krydsere (45 500 ts).

I 1938 vil U. S. A. derefter have 18 20 cm Krydsere, England 15 og Japan 12. Af de amerikanske Krydsere vil paa dette Tidspunkt de 10 have under 7 Aars Levealder.

15 cm Krydsere. Trods engelsk underhaands Henstilling (jfr. S. 95, England) om *«frivillig»* Begrænsning af Enkeltskibstonnagen for de 15 cm Krydsere til *«Leander»*- ell. *«Arethusa»*-Klassens henhv. ca. 7000 og 5000 ts. har U. S. A. under Henvi-

til de særlige Forhold i Stillehavet insisteret paa at udbygge 15 cm Krydser-Klassen med 10 000 ts Enheder.

Den store Tonnage udnyttes, dels til en 12—15 Stk. 15 cm Armering (sml. engelsk *Leander* paa 7200 ts med 8 Stk. 15 cm K, japansk *Mogami* paa 8500 ts med 15 Stk. 15(?) cm K), dels til forstærket Skrogbygning og Beskyttelse (Pansring) som bevidst Modsætning til den oprindelige Washington Krydser-Klasses stærkt kritiserede lette Konstruktion, samt endelig til Startdæk- (snarere Landingsdæk-) Anordning for Luftmateriel. U. S. A. faar saaledes Æren for den første virkelig kombinerede Krydser- og Hangarskibstype o: Luftfartøjskrydseren (sml. japansk *Ruyjo*, svensk *Gotland*). Det erindres, at Londontraktatens Art. XVI, 5 foreskriver, at for Krydser-Klassen maa kun 25 % af den tilstaaede Totaltonnage udstyres med Landingsdæk for Luftfartøjer¹⁾.

Ved Behandlingen Jan. 1934 i *Naval Committee* af det følgende 5 Aars Nybygningsprogram (ca. 120 Enheder) blev iøvrigt U. S. A.s Synspunkt i Sagen *«a treaty navy»* ctr. Japans Holdning overfor Paritetsspørgsmaalet klart udtrykt gennem Ordførerens, Mr. Vinson's, Formulering: *«It seems likely that Japan at the Naval Conference next year will demand naval parity with the United States and Great Britain. Under the leadership of President Roosevelt the U. S. will sit at the next conference table with a full Treaty navy built and building»*.

U-Baade. Efter direkte Erfaringer fra U-Baads Ulykker samt gennem meget omfattende og kostbare Forsøg (*«S. 4»*) er man kommet til det Resultat at maatte betragte Pontonner m. m. som udelukkende anvendeligt til Materiel-Bjærgning (Løftning), saaledes at Personel fra sunken U-Baad paaregnes reddet med Redningsapparat (System *«lung»* ell. *«rescue-chamber»*). Efter N. M. R. ^{11/1} 34 citeres i den Anledning flg. fra en marineministeriel Bekendtgørelse i *«The Army and Navy Register»*: *«. . . Here after, the pontoons, together with the storage barges and pontoon lifting gear are designated as salvage gear only. . . the forces afloat are trained in search and rescue operations, and are better*

¹⁾ Londontraktatens Art. III definerer Hangarskibet saaledes:

«1. . . . Udtrykket Hangarskib omfatter ethvert Overfladekrigsskib, uanset Displacement, konstrueret til den specielle og bestemte Hensigt at transportere Luftfartøjer, og saaledes konstrueret, at Luftfartøjer kan starte og lande derpaa.

2. Anbringelsen af Start- og Landings-Platform eller -Dæk paa Slagskib, Krydser el. Jager foranraager ikke, at et saaledes aplet Skib skal betragtes som Hangarskib, medmindre Skibet udelukkende er bestemt til at anvendes som Hangarskib.

3.»

fitted to undertake rescue work than the forces ashore. If rescue operations fail and subsequent salvage of material is decided upon (Navy Department), the shore establishment will be responsible for the salvage operations. . . . pontoons, barges and pontoon gear are under the cognizance of the bureau of construction and repair, and as salvage equipment they will not be issued to the custody of the forces afloat, but will be issued to certain shore establishment. . . .

Japan.

Organisation.

Ved særligt Dekret traadte pr. $\frac{1}{10}$ 33 en ny Flaadekommandolov i Kraft, efter hvilken Chefen for Admiralstaben fremtidig er bemyndiget til — udenom Marineministeren — i Fred og i Krig at formidle kejserlig Ordre direkte til Flaadechef, Stationschefer m. fl.

Frankrig.

Personel.

Antallet af Søkadetter er for 1934 fastsat til 50 (i 1928: 110; 1932: 84; 1933: 60). Kadetterne skal fremtidig — Duellighed forudsat — i Lobet af Kadettiden gennemgaa en obligatorisk Flyveruddannelse.

Nybygning.

Ledsageskibe, UB.-Jagere, MT.-Baade. Om disse specielle Fartøjstyper, der maa betragtes som supplerende Typer til den 1200 ts Torpedobaads- og den 2000—3000 ts Jagertype, oplyses flg.: I 1931- og 1932-Byggeprogrammerne er bevilget 12 Stk. Ledsageskibe — «escorteurs» —, hvoraf 4 er under Bygning til Aflevering i 1935. Data: 600 ts; 2 Stk. 10,2 cm K; 5 Mg., 3—4 Stk. 40 cm Torpedoror af en ny Type; Turbinemaskineri m. 20 000 HK. til 30 Knob; Aktionsradius ved Max. Fart 700 Sml., ved 18 Knob 1800 Sml.

4 Stk. UB.-Jagere er under Bygning (1 afleveredes i Dec. 1933). Data: 150 ts; 2 Stk. Dieselmotorer m. 2400 HK. til 22,5 Knob; 1 Stk. 75 mm K, 2 Mg.; Dydbombestalt.

11 Stk. MT.-Baade er under Bygning (1 afleveredes i Eft. 1933). Baaden skal stationeres i Kanalområdet.

England.

Nybygning.

Følgende Navne er fastsat for Skibe af 1933 Byggeprogrammet:

Krydsere (af «Minotaur»-Klassen): «*Minotaur*», «*Polyphemus*»; Krydsere (af «Arethusa»-Klassen): «*Penelope*»; Flotilleførere: «*Grenville*»; Jagere: «*Greyhound*», «*Griffin*», «*Garland*», «*Gallant*», «*Gipsy*», «*Grenade*», «*Grafton*», «*Gloworn*»; U-Baade: «*Narwal*», «*Grampus*», «*Seawolf*»; Sloops: «*Deptford*», «*Londonderry*», «*Kingfisher*»; Minestrygere (Sloops): «*Speedwell*»; Convoy-Sloops: «*Bittern*».

Bortset fra 1 UB. og 2 Sloops, der bygges paa militære Værfter, bygges alle Skibe paa private Værfter.

Krydsere. Som meddelt under Omtalen af Krydserspørgsmaalets seneste Udvikling i U. S. A. (jfr. S. 92) har man fra engelsk Side — bl. a. ved underhaands Henvendelse til U. S. A. — søgt ved Frivillighed at gennemføre den engelske Linje fra Genève 1932 om Nedsættelse af Krydsertonnagen til 7000 ts pr. Enhed (15 cm K). Det amerikanske Afslag medførte i Nov. 1933 en bemærkelsesværdig Ændring i Englands 1933-Byggeprogram (jfr. Skemaet):

Oprindeligt Krydsers-Byggeprogram			Ændret Program		
Antal	Type	Tonnage	Antal	Type	Tonnage
1	Krydsers («Leander»)	7 250	1	Krydsers (ny Type)	9 000
1	— («Arethusa»)	5 200	1	— —	9 000
1	— —	5 200	1	— («Arethusa»)	5 200
1	— —	5 200			
4	Krydsere	22 850	3	Krydsere	23 200

Efterfølgende Oversigt vil bl. a. vise Englands Krydsers-Status ved Udløbet af London-Traktaten ²¹/₁₂ 36:

Krydsere	Oktr.	December			
	1933	1933	1934	1935	1936
Under Traktat-Levealder (16 Aar)	43	39	34	31	35
Over — — — — —	8	14	21	27	29
Alt indenfor Traktat-Tonnagen (192 200 ts)	51	53	55	58	64

First Lord ledsagede Forslaget med bl. a. fig. Udtalelser: «The policy of building cruisers of comparatively small tonnage had been adopted in the hope that other nations would follow our lead... Unfortunately, neither of these hopes has been realised.

In 1931 Japan laid down two cruisers of 8500 tons reported to mount fifteen six-inch¹⁾ guns. It is learnt that she is now laying down two more of the same dimensions, and that the construction of yet another two, making six in all, is projected. The United States also has already announced the intention of building four cruisers of 10 000 tons each with fifteen six-inch guns. If, therefore, our programme already approved were to be carried out the new cruisers would be definitely inferior to those being developed by other Powers.

As the House is aware, however, our total cruiser tonnage is limited by the London Naval Treaty. The result is that we have been on the horns of a very serious dilemma. If we proceeded with our original programme all the cruisers that we should be building would be definitely inferior to certain of the cruisers which are being built by other Powers. If, on the other hand, we are to build any cruisers comparable with those vessels we must reduce our number from four to three.

The first alternative could not be accepted, and accordingly, after the most anxious consideration and with much regret, we propose to revise the 1933 programme so as to include two cruisers of a new type of about 9000 tons with increased armament²⁾ and one cruiser of the *Arethusa* type (about 5200 tons)... Nevertheless it will be the continued policy of the Government to endeavour by common agreement both to restrict the number of vessels of the larger size as much as possible and also to reduce the maximum size of cruisers to be constructed in the future.

Som et Eksempel paa de nyeste engelske Krydseres Fartpræstationer oplyses, at «*Achilles*» af «*Leander*»-Klassen i Eft. tilbagelagde Strækningen Gibraltar-Portland (1000 Sml.) med en Gennemsnitsfart paa 29 Knob (45 000 HK.); periodevis max. Fart var 32,5 Knob (72 000 HK.) — jfr. iøvrigt italienske Krydserfarter T. f. S. 1932 S. 472.

(M. R. Jan. 1934).

¹⁾ Kaliberet har hidtil i Fagtidsskrifter været angivet til 12,7 cm, men Jane 1933, Taschenbuch 1934 og Flottes des combats 1933 har nu overensstemmende 15 cm i 5 Tripletaarne.

²⁾ Antagelig ikke Forøgelse af Kaliberet til 20 cm, men Forøgelse af Antallet af 15 cm K.

Nogle Regler om Navigering og Manøvrering i Taage baseret paa Domstolenes Praksis m. H. t. Søvejsreglernes Fortolkning.

Af Orlogskaptajn, cand. jur. A. J. Rohbech.

Gennem Arbejde med en Del Søretssager har jeg truffet paa nogle Synspunkter og Regler ang. Taagesejlad, der er saa markante, og som gennemføres saa rigoristisk — ikke alene i dansk, men ogsaa i skandinavisk (og til dels anglo-amerikansk) Retspraksis — at man forbavses. Jeg har derfor ment, det kunde være af Interesse for Søofficererne, at faa disse Regler og Synspunk-

Kgl. An. angaaende Internationale Søvejsreglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe (Nr. 4) ²²/₁ 1897 med senere Ændringer.

Følgende Artikler (§§) citeres ordret og med Fremhævelser efter Lovsamlingen:

- § 16. Ethvert Skib skal under Taage, Tykning, Snefald eller svære Regnbyger gaa med moderat Fart, under omhyggelig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold. Et Dampskib, der tilsyneladende foran for Tværs hører Taagesignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, for saa vidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilstede det, stoppe sin Maskine og derpaa navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi.

Regler for Styling og Sejlads.

(§§ 17—20 indeholder de alm. Regler om Skibes Vigepligt).

- § 21. Hvor ifølge nogen af disse Regler det ene af to Skibe skal gaa af Vejen, skal det andet holde sin Kurs og sin Fart. Anm. Naar som Følge af tykt Vejr eller andre Aarsager et saadant Skib er kommet saa nær det andet, at Sammenstød ikke kan undgaas ved Forholdsregler alle fra det Skibs Side, der skal gaa af Vejen, skal ogsaa det andet Skib tage saadanne Forholdsregler, som bedst ville hjælpe til at forebygge Sammenstød (se Art. 27 og 29).

ter belyst, saa meget mere som det ved Samtale med ældre Officerer har vist sig, at man ikke — saa lidt som jeg selv tidligere — har været opmærksom paa og

- § 22. Ethvert Skib, der ifølge disse Regler er forpligtet til at gaa af Vejen for et andet Skib, skal, dersom Omstændighederne i det givne Tilfælde tillade det, undgaa at gaa foran om det andet Skib.
- § 23. Ethvert Dampskib, der ifølge disse Regler er forpligtet til at gaa af Vejen for et andet Skib, skal, naar det nærmer sig dette, om nødvendigt mindske sin Fart eller stoppe eller bakke.
- §§ 24—26. Om indhentende Skibe, snevre Sejlløb og fiskende Sejlfartøjer).
- § 27. Ved lagttagelsen og Fortolkningen af disse Regler skal der tages behørigt Hensyn til alle de med Navigeringen og med Sammenstød forbundne Farer samt til enhver særegen Omstændighed, der maatte gøre en Afgivelse fra de foranstaaende Regler nødvendig for at undgaa en øjeblikkelig Fare.

Lydsignaler for Skibe i Sigte af hinanden.

- § 28, 2. Stk.: Naar Skibe er i Sigte af hinanden, skal et Dampskib, der er let og foretager nogen Bevægelse, som disse Regler hjemle eller paabyde, tilkendegive denne Bevægelse ved følgende Signaler med Damppipen eller Sirenen, nemlig: (1, 2 og 3 korte Toner).

Intet Skib maa under nogen Omstændighed forsømme at iagttage passende Forsigtighedsregler.

- § 29. Intet, som indeholdes i disse Regler, skal frigøre noget som helst Skib eller dets Reder, Fører eller Mandskab for Følgerne af nogen Forsømmelse med at føre Lanterner eller give Signaler eller af nogen Forsømmelse med at holde behørigt Udkig eller af Forsømmelse af nogen Forsigtighedsregel, som almindeligt Sømandsskab eller Tilfældets særegne Omstændigheder maatte fordr.

Forbehold med Hensyn til Regler for Sejllads i Havne og indre Farvande.

- § 30. Intet, som indeholdes i disse Regler, skal være til Hinder for Anvendelsen af en særlig Regel, der paa behørig Maade er givet af stedlig Myndighed med Hensyn til Sejlladsen i en Havn, paa en Flod eller i et indre Farvand.

næppe altid har handlet i Overensstemmelse med den af Domstolene knæsatte Fortolkning.

Nedenfor skal først citeres eller refereres nogle Domme fra Samlingen af Domme i Søretssager og fra Ugeskrift for Retsvæsen, senere vil det blive forsøgt paa Basis af disse Domme at uddrage nogle Regler. (Det er mig yderligere bekendt, at man i de senere Aar paa Navigationsskolerne har sat meget ind paa at »terpe« disse Regler — navnlig se S. 116 ff. — ind i de vordende Styrmand og Skibsførere).

Følgende Domme er uddraget fra Samlingen af Domme i Søretssager:

1. Dansk S. H. D.¹⁾ 1900 pag. 273.

Sammenstød mellem 2 Dampere.

Af Dommens Præmisser fremgaar følgende: Kl. ca. 8³⁰ Fmd. passerede B formentlig Skagens Fyrskib i ca. 3 Kv. Mils Afstand, hvad man sluttede af den Maade, hvorpaa man havde hørt Sirenen derfra, idet man ikke kunde se Fyrskibet paa Grund af Taage. Man havde allerede forinden haft 3 medgaaende Dampere lidt forude, som man af og til saa, og hvis Damppeber man af og til hørte, ligesom ogsaa B brugte sin Damppebe.

Fra Kl. 8⁴⁵, d. v. s. fra noget efter, at Fyrskibet formentlig var passeret, gik B med mindsket fuld Kraft, saa at det gjorde omtrent 8 Knob. Kl. ca. 9⁰⁰ hørtes et Stød i en Damppebe forude ca. 2 Streger om Styrbord, men man kunde ikke straks afgøre, om det var fra en medgaaende eller en modgaaende Dampere. Farten blev saa straks mindsket til halv Kraft, d. v. s. ca. 6^{1/2} Knob, og 2 Minutter efter til »Langsom«, d. v. s. ca. 4 Knob. Der hørtes derpaa 3 Minutter efter, altsaa ca. 5 Minutter

¹⁾ S. H. D. betyder Sø- og Handelsrettens Dom. Ø. L. D. betyder Østre Landsrets Dom.

efter det første, paany et Stød i en Damppipe forude, ligeledes omtrent en Streg om Stb. og formentlig fra samme Damper, men betydeligt nærmere. Saa altsaa Kl. ca. 9¹⁴ blev der beordret Stop til Maskinen, og derpaa var den stoppet i ca. 3 Minutter. Pludselig hørtes 3 korte Fløjtestød, og umiddelbart efter saas en Damper A, hvorom Udkigsmanden øjeblikkelig varskoede, og saas den da om Stb. i en Afstand af næppe over 3 Kabel-længder, og skønt B.'s Maskine derpaa straks blev slaaet fuld Kraft Bak, skete Sammenstødet ca. 1 Minut efter d. v. s. ca. Kl. 9¹⁸. B gik da maaske endnu lidt frem gennem Vandet, men i alt Fald kun med meget ringe Fart. Den havde, da dens Maskine sloges bak, samti-digt givet 3 Dampbestød.

Retten finder ikke, at der er tilstrækkelig Grund til at gaa nærmere ind paa Uoverensstemmelserne mellem de to Skibes Fremstillinger, men statuerer: »Under Hensyn til samtlige Omstændigheder findes B at maatte siges at have haft en overvejende Del i Skylden for det skete Sammenstød, da dette Skib i alt Fald maa siges i Strid med Forskrifterne i Artikel 16 i de intern. Søvejsregler at have gaaet frem med for stor Fart¹⁾ i den nærmeste Tid før Sammenstødet.« Men A findes heller ikke at være uden nogen Skyld, idet det maa bebrejdes samme, at det i det Øjeblik, det skete, lagde sit Ror haardt Bagbord . . .» (Fordeling af Skaderne).

2. Norsk Sørøtsdom 1901 pag. 65.

Damper paasejler Ankerligger.

Et Dampskib oversejlede en Vintereftermiddag i tæt Taage et Sejlskib, der laa tilankers paa Kristiania

¹⁾ Selvom det var et trafikeret Farvand (Skagens Rev) er dette en meget skarp Afgørelse — Skibet er gaaet 6¹/₂ Knob i 2 Min. 4 Knob i 3 Min. Stoppet Maskinen i 3 Min. og Bak i 1 Min. — men maaske har disse Forhold motiveret Fordelingen af Skaderne.

Yderhavn. Sejlskibets Rederi sagsøgte Dampskibets Rederi til Betaling af derved forarsaget Skade og Tab og vandt Sagen, idet Retten fandt, at Skylden alene paa-hvilede Dampskibet, fordi det i Kollisionsøjeblikket havde en Fart af 5 Mil, hvilket Retten ikke ansaa for at være moderat Fart, som foreskrevet i norsk Plakat af ¹⁶/₁ 1897 § 16, naar hensaa til, at Skibet befandt sig i en Havn, hvori der er megen Passage, og hvor det maatte være forberedt paa at træffe opankrede Fartøjer.

3. Norsk Sjøretsdom 1902 pag. 391.

Sammenstød mellem Sejlskib og Dampskib.

Taagen tæt, trods højlys Dag, var Sigbarheden ¹/₂ eller 1 hel »Skibslængde«.

I.

Sjøretten var, efter nøje Gennemgang af Oplysningerne, kommet til det Resultat, at de to Skibes Farter (for Sejlskibet ca. 4 Knob, for Dampskibet ca. 6 Knob) ikke efter Omstændighederne var i Strid med Søvejsreglernes § 16. Højesteret gik ud fra, at Sjøretten herunder ogsaa havde taget Hensyn til, at den ved Lejligheden raadende Taage var usædvanlig tyk »i Relation hvortil jo Spørgsmaalet om, hvad moderat Fart vil sige, maa forstaaes«, jfr. Norsk Retstidende 1897 pag. 81. Det nævnte Sted refereres Voteringen i en anden Sag, hvortil siges følgende: »jo tykkere Taagen er, desmindre maa derfor ogsaa Farten være, da Skibene i tyk Taage først opdager hinanden paa nært Hold. Meningen er nu, at de skal gaa med saa moderat Fart, at der tiltrods for den korte Afstand, alligevel er Tid til at foretage de nødvendige Forholdsregler. Hvad der i let Taage er moderat Fart, kan selvfølgelig i tyk Taage være en altfor stor Fart.«

En enkelt Dommer erklærer, at Sejlskibets *Fart*, 4 *Knob*, var altfor stor *Fart* i saa tæt *Taage*, og vil ikke for sit *Vedkommende* acceptere *Majoritetens Afgørelse* paa dette *Punkt*, han udtaler: »Det har ogsaa i tidligere *Sager* vist sig, at *Sjøretten* har været altfor utilbøjelig til at gøre gældende den *Forstaaelse* af *Plakatens Udtryk* »moderat *Fart*«, at *Formindskelse* af *Farten* maa staa i *Forhold* til *Taagens Tæthed*.«

II.

Højesteret lægger *Ansaret* paa *Damperen*, da denne skulde have stoppet sin *Maskine* og navigeret med *For-sigtighed*, men i *Stedet* for fortsatte den sin *Fart*. *Dampe-ren* har herved afgjort forset sig mod *Styringsreglernes* § 16, 2. *Stk.* og maa derfor være ansvarlig for den ved *Kollisionen* forvoldte *Skade*.

4. Svensk Højesteretsdom 1905, pag. 441.

Sammenstød mellem to Dampere.

I *Dommen* lægges det begge *Skibe* til *Last*, at de ikke, straks da de hørte *Taagesignaler* foran for tværs, har stoppet *Maskinen*, men er begyndt at manøvrere med *Bibeholdelse* af moderat *Fart*.

Det ene *Skib* lægges det til *Last*, at det i *Strid* med *Søvejsreglerne* har angivet sin *Kursændring* (*Styrbord*) med *Signaler*, som er bestemt til at benyttes alene af *Fartøjer* i *Sigte* af hinanden.

Pligten til at manøvrere ifølge § 21—27 præciseret. *Fartens Berettigelse* ikke paaberaabt eller kritiseret.

5. Svensk Højesteretsdom 1906, pag. 180.

Sammenstød mellem 2 Dampere.

A gik med »halv maskin och en fart omkring 5 knob« og hørte et fjernt *Taagesignal*, hvorfor *Maskinen* sattes

paa langsomt. 10 Minutter senere hørtes paany et Taagesignal og nu ganske nær ved, hvorefter Maskinen stoppedes, saa at A nærmest laa stille, da Sammenstødet skete.

B gik med noget mindre end fuld Fart, hvorefter Farten mindskedes noget. Denne sidste Fart bibeholdtes, selv efter at Taagesignal fra A blev hørt. Da A kom i Sigte gav B fuld Kraft Bak.

Begge Dampere gav Drejesignal ude af Sigte.

1. Statueret, at B's Fart¹⁾ har været uforsvarlig i den stærke Taage, selv før Taagesignalerne fra A hørtes.

2. Statueret, at B havde overtraadt Søvejsreglernes § 16 ved ikke straks at stoppe Maskinen, da Taagesignalet hørtes, men tværtimod fortsatte Farten uændret indtil 150 m fra A, hvor Sammenstød ikke kunde undgaas.

B blev dømt eneskyldig.

6. Norsk Sjøretsdom 1910, pag. 169.

Sammenstød mellem Damper og Sejlskib.

Sejlskibets Fart ca. $1\frac{1}{2}$ Knob, Damperens, som var en 10 Knobs Baad, »halv Fart«, hvilket svarer til 6 à 7 Mil i Vagten (?). Skipperen hævdede, at Skibet var bygget til $8\frac{3}{4}$ Mil, og at fuld Fart paa Rejsen var $8\frac{1}{4}$ Mil. Skibets sejlede Fart beregnedes efter Loggens Visning fra 12—12⁴⁵ til $5\frac{1}{3}$ Mil i Vagten.

Dommen: »At dette ($5\frac{1}{3}$ Knob) maa betegnes som moderat Fart (Styringsreglernes § 16) kan der ikke være Tvivl om, og saapas Fart maatte der antagelig ogsaa til med et lastet Skib, for at det skulde være fuldt manøvreedygtigt«.

En Fejlmanøvre, om hvilken det havde Formodningen mod sig, at den havde haft Indflydelse paa Skibets Sty-

¹⁾ Bag det vage Udtryk »noget mindre end fuld Fart« skjuler sig sikkert den Realitet, at B faktisk har gaaet med fuld Fart.

ring, ikke lagt Damperen til Last af Hensyn til, at der skal handles straks uden Tid til Orientering.

(Det kunde efter Skik og Brug til Søs ikke forlanges, at Dampskibet af og til burde have stoppet Maskinen for at mindske Farten og høre efter mulige Signaler fra andre Fartøjer i Taagen. Det var forklaret, at man paa Damperen ikke havde hørt Sejlskibets Taagesignal, uanset at man paa Sejlskibet havde hørt Damperens Taagesignaler, da Vinden bar fra Damperen i Retning af Sejlskibet).

Damperen frifundet.

7. Dansk S. H. D. 1912, pag. 26.

Sammenstød mellem 2 Dampere.

A er paa 686 Brutto Tons, har 1300 Hestekræfter og en normal Fart af $13\frac{1}{2}$ Knob. B er paa 451 Brutto Tons, har 180 Hestekræfter og en normal Fart af 7 Knob.

A gaar med 10 til 11 Knob og slaar Stop, da Taagesignal høres. Da B observeres i Taagen, slaas fuld Kraft Bæk, og der gives 3 Stød i Fløjten.

B gaar 4 Knob for halv Maskine og slaar Farten ned til sagte, da Taagesignal høres første Gang. Anden Gang slaas Stop, og B drejer over til Styrbord, uden at have set A. Da B ser A, slaar B fuld Kraft Bæk, derefter fuld Kraft frem for at hindre Kollision.

Dommen: A har gaaet utilladeligt hurtigt i Særdeleshed i det stærkt trafikerede Farvand.

B kan ikke lastes for at have slaaet Frem, da Kollisionen var nær forestaaende, men det var en Fejl af B at give Rør, da A's Position ikke kendtes og ikke kunde ses. Dog tillægges Retten ikke denne Rørkommando Betydning i Relation til Kollisionen paa Grund af den korte Tid fra Rørkommandoen til Bakordren.

Derimod »maa det betragtes som en meget al-

vorlig Fejl, at B ikke har stoppet første Gang, A's Fløjte hørtes. Der er intet oplyst, der kunde tjene til Undskyldning for, at B ikke har fulgt det bestemte Paabud i Søvejsreglernes § 16 om i saadant Tilfælde at stoppe og derefter navigere med Forsigtighed, indtil Faren for Sammenstød er forbi. Dette Paabud maa ikke tilsidesættes, fordi Fløjten lyder fjernt, og Retten kan ikke frakende B Medskyld i Sammenstødet.»

Skaderne fordeltes efter Skyld.

8. Svensk Højesteretsdom 1916, pag. 392.

Sammenstød mellem 2 Dampere.

A gaar med sagte Fart og hører Taagesignal. A stopper og bakker, og giver Advarselsignal og Baksignal, da A derefter ser B. A laa nærmest stille i Kollisionsøjeblikket, maaske endda lidt Fart agterover.

B gaar med sagte Fart. Da A's Taagesignal høres, gaar B »ganske langsomt« paa Maskinen. B stopper først Maskinen, da A ses. B bakker ikke før nogen Tid efter, da Kollisionen er uundgaaelig, og har i Kollisionsøjeblikket Fart fremover.

Retten lægger B til Last, at B ikke i Overensstemmelse med Søvejsreglernes Art. 16 straks har stoppet Maskinen, men er fortsat med »ganske langsom«, samt at B ikke, da Skibene kom i Sigte af hinanden i farlig Position, har bakket for at standse Farten.

B dømt som eneskyldig.

Fra Domme i Ugeskrift for Retsvæsen:

9. S. H. D. (U. f. R. 1920/285).

Sammenstød mellem 2 Dampere.

»Efter det saaledes oplyste er der ingen Tvivl om, at B har den væsentlige Skyld i Sammenstødet. Rent

bortset fra, at den ikke har signaliseret sin Manøvre, har den overtraadt Søvejsreglernes § 16, hvorefter ethvert Skib under Taage skal gaa med modereret Fart, og hvorefter et Dampskib, der foran for Tværs hører Faresignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sikkerhed, skal, forsaavidt Omstændighederne tillader det, stoppe sin Maskine. B er trods Taagen vedblevet at gaa frem med fuld Fart, lige indtil den hørte Taagesignalet, og da den hørte Taagesignalet, har den ikke stoppet, men kun slaaet »Langsom«. Navnlige den første Fejl (Overtrædelsen af første Del af § 16) maa betragtes som meget væsentlig

A har paa sin Side rettet sig efter 1. Del af § 16, idet den er gaaet med langsom Fart, saa længe Taagen har staaet paa, men den har overtraadt 2. Del ved i Tillid til, at den var inden for den sædvanlige Rute, ikke straks at stoppe sin Maskine, da den hørte Taagesignalet fra det andet Skib. . . ."

Skaderne fordelt i Forholdet 7:1.

10. S. H. D. (U. f. R. 1926/227).

Sammenstød mellem Motorskib og Damper.

»Det var øjensynligt, at B hurtigt vilde synke, og A slog langsomt frem for at holde Stævnen inde i Hullet paa B saa længe som muligt. Det lykkedes ogsaa samtlige ombordværende paa B at komme ombord i A, undtagen. . .

. . . har B gjort sig skyldig i Uforsigtighed og Overtrædelse af Søvejsreglerne paa forskellig Maade. Anklagemyndigheden har navnlig anført, at B ikke har mindsket Farten i Taagen, at den ikke har haft fornøden Udkig, at den ikke har afgivet tilbørlige Taagesignaler, at den en Tid har været uden Officer paa Broen, at dens Maskine ikke straks blev stoppet, da Taagesignalerne fra A hørtes, og at Føreren, som ikke kendte noget til Styr-

mandens større eller mindre Dygtighed, under de herskende Vejrforhold ikke selv var paa Broen¹⁾».

Skipperen straffet.

11. S. H. D. (U. f. R. 1926/764).

Sammenstød mellem Færge og Motorskib.

»Medens det paa mange Punkter er uklart, hvorledes Skylden fordeler sig, maa Retten finde, at det er givet, at Færgen har begaaet den Fejl at løbe med for stor Fart²⁾ i den tætte Taage og ikke straks at bakke, da den fik Øje paa A.

A har begaaet den Fejl at dreje til Bb. uden at give Signal og ikke at bakke straks, da den fik det andet Skib i Sigte»

Skaderne halveredes.

12. Ø. L. D. (U. f. R. 1926/808).

Sammenstød mellem Motorskib og Damper.

Motorskibet B gik med 3 Knobs Fart paa Maskinen alene. Efter at være kommet østpaa gennem Grønsund, gik Skipperen til Køjs, medens Styrmanden havde overtaget Vagten. Der hørtes Taagesignal fra Damper ret forude, og Kursen blev ændret 4 Strg. Styrbordover. Styrmanden hævdede at have drejet for at slippe ud af Damperens Kurs, samt at han ikke havde stoppet Maskinen, da han hørte Taagesignalet forude, fordi Skibet saa vilde have mistet Styreevnen, da det stak 4¹/₂ Fod for og 11 Fod agter, og Vind og Sø kom ret forfra.

»Efter de foreliggende Oplysninger findes Tiltalte

¹⁾ Uanset, at Føreren vidste, at Styrmanden tidligere havde sejlet som selvstændig Skipper, se derimod Nr. 12 og 16.

²⁾ Færgen gik med Normalfart. Sigbarhed 2—3 • Skibslængder •.

at have overtraadt § 16, 2. Stk., dels ved ikke at stoppe Maskinen — hvorved bemærkes, at det ikke findes godtgjort, at Tiltalte ikke, i det mindste i kortere Tid, kunde have stoppet Maskinen uden at udsætte sig for, at B vilde miste sin Manøvreevne — dels, og navnlig ved, straks da han hørte A's første Taagesignal forude, inden han kendte dette Skibs Plads og Kurs, at have forandret sin egen Kurs . . .»

Styrmanden straffet.

13. S. H. D. (U. f. R. 1927/867).

Sammenstød mellem Sejler og Damper.

»Det kan ikke lægges A til Last, at den, efter at Maskinen havde været stoppet i 5 Minutter, gik langsomt frem, da intet Taagesignal hørtes» (s: der var forløbet 5 Minutter, siden man mente at have hørt Taagesignal).

A frifandtes.

14. S. H. D. (U. f. R. 1930/797).

Sammenstød mellem to Dampere.

A mindskede Farten til »Langsom«, da det blev Taage, og gav Taagesignaler. Da der hørtes et svagt Taagesignal om Stb. fra en Damper, stoppedes Maskinen. Efter at Maskinen havde været stoppet i 5 Minutter, dukkede B ud af Taagen 4—5 Strg. om Stb., og A slog fuld Kraft frem for at dreje Bb. over. Drejningen blev ikke varskoet med Fløjten p. Gr. a. manglende Tid og Udpurring af Besætningen.

B slog »Halv Kraft« i Taagen og afgav Taagesignaler. Da der kort Tid efter hørtes Signaler fra en Damper forude, og da Lyden kom nærmere, ændredes Kursen 3 Strg. til Stb.

Kl. 3⁵⁵ (10 Minutter før Kollisionen, men altsaa ikke, da A's Taagesignal hørtes første Gang), blev der slaaet »Langsom«.

Kl. 4⁰⁰ (5 Minutter før Kollisionen) blev der slaaet »Stop«.
Kl. 4⁰⁵ opdagedes A een Strg. om Bb. tværs paa Kursen i en Afstand af 60 m. Der blev straks slaaet »Fuld Kraft Bak«, uden dog at Kollisionen kunde afværges.

B erklærede at have forandret Kurs, fordi man efter Pejlingerne af Signalerne gik ud fra, at Skibene nærmede sig Stævn mod Stævn.

A hævdede:

- 1) at naar B efter at have gaaet langsomt i 5 Minutter og at have haft stoppet Maskinen i andre 5 Minutter alligevel havde saa megen Fart, som Tilfældet var i Kollisionsøjeblikket, maa Farten i Taagen have været utilladelig stor, altsaa en Overtrædelse af § 16, 1. Stk.
- 2) at B havde begaaet Fejl ved at ændre sin Kurs — d. v. s. manøvrere ude af Sigte af A — altsaa en Overtrædelse af § 16, 2. Stk.
- 3) at B havde overtraadt § 16, 2. Stk. ved ikke straks at stoppe, men først at stoppe efter 5 Minutters Forløb.
- 4) at A's Manøvre var en Nødmanøvre, der tilsigtede at afværge Kollisionen eller de værste Følger deraf. Selvom Hensigten ikke opnaaedes, havde Manøvren ingen Betydning for Skaden, idet Skibet endnu ikke var begyndt at reagere for Rormanøvren.

B hævdede:

- 1) at de særlige Forskrifter i § 16 maatte forstaaes overensstemmende med de almindelige Regler om Styring og Sejlads i §§ 17—27. Disse sidste Regler maatte under Sejlads i Taage gælde ved Siden af den særlige Regel i § 16. Oven i Købet medførte Situationens Farlighed en kvalificeret Forpligtelse for Skibene til at rette sig efter §§ 17—27.

- 2) at i Overensstemmelse med denne Fortolkning skulde ifølge § 19 (om Vigepligt for den Dampet, der har en anden paa sin Stb.'s Side) A vige som havende B om Stb. Ved kun at stoppe havde A forsømt denne Vigepligt. Ifølge §§ 22 og 23 skulde A have navigeret saaledes, at den var sikker paa ikke at gaa foran om B. A burde have ligget stille — stoppet Maskine ikke nok — eventuelt bakket.
- 3) at A's Manøvre umiddelbart før Kollisionen var en stor Fejl, idet den ikke alene ikke var i Stand til at hindre Kollisionen, men endog kun havde kunnet forværre Følgerne.
- 4) at B ikke havde haft for stærk Fart i Taagen. Skibets Normalfart var 12 Knob, og da Taagen kom, blev der straks slaaet »Halv Kraft«.
- 5) at B var berettiget til at dreje Stb. over, da man hørte A's Taagesignaler, idet § 16, 2. Stk. kun angik det Tilfælde, hvor man ikke med Sikkerhed kunde bestemme det Skibs Plads, hvorfra Taagesignalet høres. B maatte efter Retningen af Taagesignalerne gaa ud fra, at A var ret forude, og skulde derfor ifølge § 18 dreje Stb. over.
- 6) at det ikke kunde bebrejdes B, at man ikke straks havde slaaet Stop. Da man nemlig (jvfr. Pkt. 5) mente, at A var ret forude, havde man været berettiget til at stole paa, at A kunde passeres, naar Kursen ændredes Stb. over. Iøvrigt var B's Maskine stoppet lige saa hurtigt som A's Maskine.

Paa Grund af disse — ikke helt almindelige — Paastande, som Dommen delvis skal tage Stilling til, frembyder denne derfor særlig fremragende Interesse:

»Retten maa give A Medhold i, at B har manøvreret i Strid med Søvejsreglernes § 16, der giver de for

Sejlads i Taage gældende særlige Regler¹⁾. Det var derfor en Fejl, at B ikke stoppede sin Maskine, da der hørtes Taagesignal fra A, men vedblev at gaa frem, idet den ændrede sin Kurs, hvorved bemærkes, at det ikke kan anses for rigtigt, naar der fra B's Side er gjort gældende, at man fra B med Sikkerhed kunde bestemme A's Plads, idet det i Taage altid vil være forbundet med en vis Usikkerhed at bestemme et andet Skibs Position og Kurs alene efter Lydsignaler.

A findes derimod i det Hele at have manøvreret overensstemmende med § 16. Den foretagne Rormanøvre, der er foretaget for at undgaa øjeblikkelig Fare, uden at Omstændighederne gav A's Fører Tid til nærmere Overvejelse af de forskellige Muligheder, findes ikke at kunne lægges den paagældende Fører til Last, men førøvrigt maa det efter det oplyste antages, at Rormanøvren p. Gr. a. den korte Tid, der hengik mellem denne og Kollisionen, ikke er kommet til at virke, saaledes at den kan have været af Betydning for det passerede, og af samme Grund maa det antages ligeledes at have været uden Betydning, at Rormanøvren ikke blev varskoet med Fløjten . . ."

Skylden udelukkende lagt paa B.

15. S. H. D. (U. f. R. 1930/1038).

Sammenstød mellem Motorskib og Damp.

• Af de foreliggende Oplysninger fremgaar det, at Tiltalte har handlet i Strid med § 16, der indeholder de for Sejlads i Taage gældende særlige Regler¹⁾, idet han har undladt at stoppe B's Maskine, da

¹⁾ D v. s. at Domstolen bestemt tager Afstand fra at anerkende §§ 17—27 ved Siden af § 16 — derimod baade kan og skal §§ 28—29 anvendes ved Siden af § 16, se herom senere Side 112.

der foran for tværs hørtes Taagesignal fra A, der p. Gr. a. Taage ikke var i Sigte.

Det var derhos en Overtrædelse af det i bemeldte § 16 indeholdte Paalæg om at navigere med Forsigtighed, at Tiltalte ændrede Kurs, skønt A's Position og Kurs ikke med nogen Sikkerhed kunde bestemmes. Ifølge Tiltaltes Forklaring fandt Rormanøvren Sted ca. 5 Minutter før Kollisionen, og de to Fartøjer maa paa dette Tidspunkt have været i en saa stor Afstand fra hinanden, at der ikke har foreligget saadanne særlige Omstændigheder, der i Medfør af Søvejsreglernes § 29¹⁾ kunde berettige denne Manøvre.

Det maa derhos anses at være i Strid med § 28¹⁾, naar Tiltalte har varskoet den ommeldte Kursændring med Fløjten, skønt Fartøjerne ikke var i Sigte af hinanden. § 28 findes at burde forstaaes saaledes, at det kun er tilladt at benytte de i §'en nævnte Manøvresignaler²⁾, naar Skibene er i Sigte af hinanden. Et Manøvresignal, der afgives, skønt det mødende Fartøj ikke er i Sigte p. Gr. a. Taage, vil kunne virke vildledende, bl. a. fordi det vil kunne bibringe det mødende Skib den urigtige Forestilling, at det er i Sigte af det signaliserende Skib.»

16. S. H. D. (U. f. R. 1931/218).

Sammenstød mellem Sejlskib og Damp.

Sejlskibet A gik i taaget Vejr (Vindstyrke 3) c. 3 Knob og afgav Taagesignaler. Der hørtes en Dampfløjte for-

¹⁾ §§ 28 og 29 anerkendes — i Modsætning til §§ 17—27, se ovenfor Nr. 14 og 15 — ved Siden af § 16.

²⁾ jnfr. derimod, at de to lange Toner for «Stilleliggende» i § 15 b er et decideret Taagesignal, der kan anvendes saavel ude af Sigte som i Sigte (men maa naturligvis ikke misbruges — f. Eks. derved, at man forbliver liggende stille og giver Signal herfor og overlader til Modparten at foretage den farlige og vanskelige Navigering, se S. 121 med Note).

ude ca. 1 Strg. om Bb. og kort Tid efter observeredes Damperen B ca. $\frac{1}{2}$ Strg. om Bb. i 2 Skibslængders Afstand. Fra A blev der givet haardt Stb.'s Ror, men A blev straks efter paasejlet (Føreren kom paa Dækket umiddelbart før Kollisionen).

B gik »Langsom« i Taagen med Udkig paa Bakken og afgivende Taagesignaler. Da der hørtes Taagesignal forude, stoppedes Maskinen, og da Lyden kom nærmere, blev der slaaet fuld Kraft Bak, tilkendegivet med tre Tonesignaler. Kort efter kom A i Sigte i 200 m Afstand; og der blev slaaet Stop til Maskinen, da B laa stille, hvilket blev averteret med to lange Stød i Fløjten (ca. 80 m. fra A).

A hævdede:

- 1) at Sejlføringen og Farten havde været forsvarlig.
- 2) at B havde gjort en Fejl ved — skønt Skibene endnu ikke var i Sigte af hinanden — at slaa Bak og varsko dette med Fløjten, hvilket var en Overtrædelse af § 16, der paabyder at stoppe Maskinen.
- 3) at det var en Fejl, at B laa stille og derved berøvede sig selv Manøvreoven til Opfyldelsen af sin Vigepligt.
- 4) at A's Manøvre havde været berettiget som Nødmanøvre (c: § 29).

B hævdede:

at det var rigtigt at bakke og varsko denne Manøvre med Fløjten. Der var netop herved vist stor Forsigtighed, og der var ikke i § 16 Hjemmel til at forbyde et Skib at bakke, naar det hørte Taagesignal.

»Retten finder, at det maa anses som værende i Strid med den et Dampskib i Medfør af § 16 paahvi-lende Pligt til at manøvrere med Forsigtighed, at B saaledes, skønt Sejleren p. Gr. a. Taage endnu ikke var i

Sigte, ved Bakmanøvreren har ændret sin Position ved at svinge Stb. over¹⁾).

Det var derhos en Fejl, at B har sat sig ud af Stand til at manøvrere for Sejleren, naar denne kom i Sigte, saaledes at det, skønt Dampskibet da havde Vigepligt, blev overladt til Sejlskibet at manøvrere for at undgaa Kollision . . ."

Sejlskibets Manøvre anset for hensigtsmæssig og Damperen alene dømt.

Naar man betragter og sammenligner disse ovenfor anførte Retstilfælde, kan man uddrage visse Regler, nogle med absolut Sikkerhed, hvor Skønnet faktisk generelt er udelukket, andre med mindre Sikkerhed p. Gr. a. den mere skønsmæssige, konkrete Vurdering, som Retten maa og skal foretage.

Det er muligt, at enkelte Søofficerer vil karakterisere Retsafgørelserne som »Pedanteri« eller »Juristeri« o. l., hvilket dog vilde være ganske uberettiget. Dommene er saa godt som alle afsagte af Sø- og Handelsretten (hvor dette ikke er Tilfældet, har Appellinstansen sluttet sig til Sørrettens Synspunkter — da hver Underretskreds kan have sin Sørret, er der gennem de sidste 20—25 Aar udviklet den Praksis, der nu har faaet Lovhjemmel,²⁾ at alle betydeligere Sager eller Sager af principiel Betyd-

¹⁾ Dette Synspunkt synes at være vel skarpt og bør maaske betragtes som en ensom Fugl — men Domstolens Udtalelse viser klart Tendensen. Den strenge Afgørelse skyldes maaske, at det var Dampere contra Sejlskib, hvilket p. Gr. af Taagesignalerne maatte staa Damperen klart.

²⁾ I Sømandsloven (181) $\frac{1}{6}$ 23 § 88 samt Lov om Ændringer i Søloven af 1892 (182) $\frac{1}{6}$ 23 ad Sølovens § 311 findes Bestemmelser om) at Handelsministeriets (nu Søfartsministeriets) Sanktion til Paatale el. Frafaldelse af Paatale i visse Tilfælde skal indhentes (f. Ex. ved Søulykker, Totalforlis, Grundstødning, Tab af Menneskeliv el. betydelig Skade).

ning indsendes til Søfartsministeriet, der gennem Appel eller ved at rejse Straffesag gennem Anklagemyndigheden tilstræber at gennemføre en vis Retsenhed hovedsagelig baseret paa Præjudikater fra Sø- og Handelsretten i København, hvis Afgørelser som bekendt appelleres direkte til Højesteret). Denne Ret er jo i Praksis den eneste af vore Domstole, hvor man har gennemført det saa meget ønskede — og vistnok rigtige — Princip:

at saavel den juridiske Sagkundskab som den tekniske Sagkundskab og praktiske Erfaring er repræsenteret i Retten. Sørettens Domme er derfor — saalangt fra at være Udtryk for »juridisk Spidsfindighed« — netop Udtryk for den objektive Sagkundskabs og Praktikernes Opfattelse (disse sidste udgør jo endda Majoriteten i Retten, der bestaar af en Jurist og 2—4 »Fagmænd«).

Skulde nogen imidlertid være af den Formening, at Rettens juridiske Element har en særlig Indflydelse, der skulde kunne opveje Lægdommernes Majoritet og Viden, er der kun hertil at sige, at man saa maa slaa sig til Taals med den Realitet: at saaledes dømmes der, og vil der blive dømt i disse Sager.

Derimod kan det beklages, at Domsreferaterne og Præmisserne langt fra altid er fyldestgørende i deres Oplysninger¹⁾, saaledes at man kan danne sig en sikker Opfattelse af Dommens Rækkevidde. Dette gælder navnlig m. H. t. Opgivelser af Skibenes Tonnage, Normalfarter, Hestekræfter o. l., der — paa en enkelt hæderlig Undtagelse nær, se Nr. 7 — ikke er tilstrækkeligt oplyst. Noget tilsvarende gælder Afstandsbetegnelser som 2 à 3 »Skibslængder« (Nr. 3, 11 Noten og Nr. 16) — hvilket Skibs Længde? og hvad er denne?

Ved Vurderingen af Domstolenes Stilling til de forskellige Problemer, maa man have for Øje, at Rettens

¹⁾ omend disse Oplysninger som Regel kan efterslaas i de forskellige Skibsregistre — hvad der ikke er meget praktisk.

Synspunkt maa (og skal) være forskelligt, eftersom Sagen drejer sig om Straf for Overtrædelsen af Lovens (Anordningens) Bestemmelser og Paabud eller om Erstatning for Skade i Anl. af Sammenstødet.

Ved Afgørelsen ang. Strafskyld kræves der paa den ene Side visse subjektive Betingelser, som ikke kan kræves ved Erstatningsspørgsmaalet. Paa den anden Side kan Straf idømmes uden Hensyn til Forseelsens Indflydelse paa Kollisionen (d. v. s. uden H. t. den konkrete Følge af Handlingen eller Undladelsen), medens der ved Erstatning kun kan tages i Betragtning de Handlinger, respektive Undladelser, der har haft Indflydelse paa Resultatet¹⁾, se Nr. 1, 5, 7 og navnlig 14, i hvilken sidste Dom Retten saa bort fra saavel forkert Manøvre som Undladelse af at varsko Manøvren med Lydsignal.

Sikre Regler.

A. Tonesignaler for et Skibs Drej til Stb. eller Bb. eller for Bak maa kun gives, naar det andet Skib er i Sigte (Nr. 4, 15, 16).

Denne Regel fastholdes med usvigelig Konsekvens²⁾.

Paa den anden Side skal³⁾ disse Signaler gives, naar det andet Skib er i Sigte (Nr. 9, 11), men dette Krav be-

¹⁾ Et Skib kan saaledes dømmes skyldig (medskyldig), hvis dets Undladelse af at holde en Forskrift har bevirket el. medvirket ved selve Skaden, selvom ikke til selve Kollisionen.

²⁾ Mange Søofficerer har en uimodstaelig Trang til at give 3 Stød i Dampstøjtjen eller Sirenen, selv naar de i klart Vejr bakker ud gennem Hønseløbet — en Praksis, der saaledes næppe er uangribelig. (Se Reglem. for Kbhvn. § 6 om 1 lang Tone ved Ind- og Udsejling af Kanalerne).

³⁾ Indenrigsmin. Kommentarer 1890 ad Udkastets §§ 21 og 22 omtaler, at Lydsignalerne for Skibe i Sigte af hinanden fra at være »frivillige« nu skulde overgaa til at være »tvungne« — flere Stater stemte imod, heriblandt Danmark. Ad § 28 fremhæves, at Lydsignalerne gives under sigtbare Vejrforhold. (Se S. 120 Noter).

handles lempeligere, idet Retten akcepterer Undskyldningsgrunde (Nr. 14) eller undersøger, om Undladelsen har haft Betydning for Kollisionen (Nr. 14 og maaske Nr. 4).

(Derimod kan og skal (se Nr. 15 Note 2) Lydsignalet for Stilleliggen gives saavel i som ude af Sigte.)

B. Naar der høres et Taagesignal foran for Tværs, skal Maskinen stoppes, og stoppes første Gang Taagesignalet høres, omend det er fjernt.

Ogsaa denne Regel kræves gennemført med stor Konsekvens (Nr. 4, 5 dog lidt vaklende, 7, 8, 9, 10, 12, 14).

Den ene Undtagelse: at det andet Skibs Plads med Sikkerhed kan bestemmes, er aldrig taget for gode Varer — alene det, at Sammenstød finder Sted, er jo et vægtigt Indicium mod Paaberaabelse heraf. Tværtimod er det adskillige Gange i selve Dommen med Styrke præciseret, at et andet Skibs Plads ikke i Taage kan bestemmes med nogen Sikkerhed ved Lydsignaler alene (Nr. 14). Skulde det virkelig i et enkelt Tilfælde lykkes at vinde igennem med en saadan Paastand, vil det let blive at komme fra Asken og i Ilden, thi man kan da saa temmelig sikkert regne med at blive dømt for ganske usømandsmæssig Navigation og Manøvre, hvis Kollision alligevel finder Sted.

Den anden Undtagelse: at Omstændighederne ikke tillader at stoppe, er det heller ikke lykkedes at trænge igennem med. Omstændighederne vil praktisk talt altid tilstede, at der slaaes »Stop» omend kun i ganske kort Tid (Nr. 12).

Naar Retten Gang paa Gang statuerer, at Maskinen skal stoppes, første Gang Signalet høres, selvom det er fjernt (Nr. 7, 9), kan dette synes lidt pedantisk Principrytteri. Der ligger dog sikkert sunde Realitetsbetragtninger bag denne Retspraksis. For det første sikrer man sig herigennem, at Farten mindskes i hvert Fald dog

noget. For det andet afskærer man under Processen en Mængde Bevisvanskeligheder og løse Paastande¹⁾, og endelig sikrer man sig ved haardbændet at fastholde dette Krav, at den vagthavende Maskinmester er ved Manøvrerattet (Avisen lægges til Side, Smaaarbejder som Smøring o. l. afbrydes o. s. v.). At Maskinmesteren er averteret om Taagen derigennem, at der er slaaet »Halv Kraft« eller »Langsom«, er ikke tilstrækkeligt, thi disse Farter kan være benyttet i mange Timer, ja Døgn, p. Gr. af langvarig Taage²⁾.

¹⁾ Fra en engelsk Dom:

«If this Court were to hold that upon hearing a whistle which sounded to be distant a vessel was justified in not stopping, although its position was not ascertained, except that it sounded a long way off, every case in this Court would be that the whistle sounded such a long way off that the ship was justified in not stopping.» (M. Pag. 355, se S. 114 Noten).

Retten's »doktrinære« Standpunkt kan imidlertid have en anden Forklaring (om dette er Tilfældet, er det ikke muligt at fastslaa med Sikkerhed paa Grundlag af Domsreferaterne), nemlig: at Retten kun har præciseret dette Krav (om at stoppe Maskinen) i de Sager, hvor en saadan Undladelse — omend kun som en meget fjern Eventualitet — kan have medvirket til Kollisionen eller dens Følger. Der foreligger altsaa den Mulighed, at Retten i de Tilfælde, hvor det paa Forhaand er ganske udelukket, at der kan være nogen Aarsagsforbindelse, vilde se bort fra Undladelsen (hvis Retssagen drejer sig om Erstatning — anderledes, hvis Sagen angaar Spørgsmaalet om Strafansvaret, hvortil jo ikke kræves Folge af Handlingen respektive Undladelsen). Om et amerikansk Tilfælde, der synes at støtte denne Forklaring, se S. 128 — saaledes ogsaa Nr. 14, hvor Retten ikke tager Stilling til A's første Paastand — paa den anden Side gaar maaske Nr. 9 herimod.

²⁾ Som yderligere Begrundelse kan anføres:

a) at skabe Stilhed i Skibet (jvfr. Forslag til Resolution Nr. 12 af den internationale maritime Konference 1889: «at der saa vidt muligt bør sørges for, at Udblæsning af Spildedampen forårsager saa liden Støj som muligt, sigter til at fjerne Faren ved, at saadan Støj kan forhindre den Vagthavende i et kritisk Øjeblik fra at høre det mødende Dampskibs Damppe-Signaler»). Ved Motorskibe, hvor kun Skruen slaas fra, medens Motoren fortsat er i Gang, spiller

En tredje Undtagelse maa Reglen dog sikkert lide, idet den maa forstaaes paa et enkelt Omraade cum grano salis. Det vilde ellers være komplet umuligt at komme igennem et stærkt trafikeret Farvand, hvor man ustandseligt hører Taagesignaler — saadanne Tilfælde synes imidlertid ikke at have været forelagt Domstolene til Prøvelse, i hvert Fald findes næppe saadanne Afgørelser expressis verbis.

C. Aldrig Kursændring medmindre det modgaaende Skibs Plads kan bestemmes med Sikkerhed — og da dette i Praksis aldrig vil være Tilfældet (se under B), vil det sige: Kun Kursændring i Sigte af hinanden.

Denne Regel opretholdes med haard Haand som stridende imod § 16, 2. Stk.'s Paabud om at navigere med Forsigtighed (Nr. 7, 12, 14, 15, 16), end ikke det Drej, som et Enkeltkrueskib automatisk foretager, naar Skruen gaar Bak, akcepteres (Nr. 16, som nok er lidt for rigoristisk).

Heller ikke her vil de to under B nævnte første Undtagelser have megen Chance for at trænge igennem.

(Derimod er det vel foreneligt med forsigtig Navigation efter Omstændighederne at slaa »Frem«, Nr. 7 og 13).

Vil man ikke endnu tage den fulde Konsekvens af Dommen i Nr. 16, kan man modificere Reglen til: at Kursændring ikke maa foretages ved Rormanøvre — herved er man i Overensstemmelse med engelsk nyere Retsopfattelse (se Nr. 7 og Side 125).

denne Begrundelse ingen Rolle, ligesom man ved et Dampskib med længere Tids stoppet Maskine bør have Opmærksomheden henvendt paa, at Sikkerhedsventilen kan blæse.

b) Det psykologiske Moment — som kan være svært at forklare i Korthed, men som enhver Søofficer kender —: at man ligesom »begynder forfra«, faar Tid til at tænke sig om.

D. §§ 17—27 (der staar opført i Anordningen under Overskriften: »Regler for Styring og Sejlads«) gælder ikke ved Siden af § 16, der gaar foran disse. Derimod maa §§ 17—27 være anvendelige, naar Skibene er kommet i Sigte af hinanden. (Nr. 4, 14, 15).

E. §§ 28 og 29 har Gyldighed ved Siden af § 16 (Nr. 15, 16).

F. I Taage skal der være Udkig i Stævnen — eller et andet ligesaa godt Sted (Nr. 10, 16).

En enkelt Udkig kan ikke altid med Sikkerhed paa-regnes at tilfredsstille Kravene om behørigt Udkig (§ 29).

Skønsmæssige Regler.

a. Farten skal være moderat¹⁾.

Hvad der forstaaes herved, og hvilke Faktorer, der her er afgørende, vil man næppe finde principielt fastslaaet i Dommene, ej heller i Fremtidens. Paa dette Punkt udtaler Dommene sig ikke principielt, men konkret, casuistisk («efter Omstændighederne» o. l.).

At der af denne righoldige Casuistik kan uddrages visse Momenter, der altid er sikre paa at blive taget i Betragtning, er vel givet:

¹⁾ Indenrigsmin. 1890 Kommentar ad § 16 i det af en international Kommission udarbejdede Forslag, der førte til Søvejsreglerne 1897: »Da der ikke kunde tilvejebringes Enighed om at give en Definition af, hvad der skal forstaaes ved »moderat« Fart i Taage, besluttedes det at foreslaa følgende Tilføjning til den nugældende § 13: »under forsigtig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold«. Da imidlertid denne Forsigtigheds-Regel i Praksis turde vise sig lige saa ubestemmelig og betydningsløs som Udtrykket »moderat«, vil der næppe vindes synderligt ved denne Tilføjning. Tilføjningen i det sidste Stykke om, at naar et Dampskib hører et Taagesignal foran for Tværs, skal det stoppe o. s. v., betragtes derimod som en vigtig Sikkerheds-Foranstaltning for Sejlads i Taage«

Taagens Tæthed (Nr. 3).

Havn med megen Trafik og med Ankerliggere (Nr. 2, hvor Fart paa 5 Knob er anset for uforsvarlig), medens frie Farvande tillader højere Fart (Nr. 3 og 6, hvor 5—6 Knob akcepteredes).

Hestekraften og Manøvretiden fra Frem til Bak maa sikkert ogsaa spille en Rolle (f. Ex. for Torpedobaade med stor Maskinkraft). Maaske bør Dampen sættes op paa flere Kedler.

Derimod er det vist haabløst at forsøge paa at finde en »Definition« eller en Størrelse, hvoraf den moderate Fart skulde være en efter bestemte Kriterier afhængig Variant.

Saaledes vil en procentvis Nedsættelse af Normalfarten næppe kunne benyttes som Maal. En »Liner« med Normalfart 24 Knob kan sikkert ikke nøjes med at sætte Farten 25 % ned til 18 Knob, medens en Fiskekutter med Normalfart 7—8 Knob antageligt kan nøjes med en saadan Nedsættelse.

Nogen absolut Størrelse kan ej heller angives, thi en »Liner« kan næppe holde Styringen med en Fart paa et Par Knob, ligesom Minimum af Fart (0) ikke engang altid er tilladt (og kunde medføre, at Skibene — teoretisk — aldrig kom klar af hinanden Nr. 16¹).

I Nr. 3 er anført et Votum, der forsøger noget i Retning af en Definition: »Meningen er nu, at de skal gaa med saa moderat Fart, at der tiltrods for den korte

¹) Indenrigsm. ad § 15, Pkt. 9: »Til Tilkendegivelse af, at det Dampskib, der har stoppet og ikke gør Fart, ønsker, at det andet Skib med Forsigtighed gaar an, er der foreslaaet et nyt Taagesignal, . . . Dette ny Signal er anset som nødvendigt p. Gr. a. den ny Bestemmelse i den efterfølgende § 16 om, at et Dampskib, der hører et Taagesignal foran for Tværs, bør stoppe, da uden et saadant særligt Signal begge Skibe, muligt med Fare, kunde forblive liggende »stoppet« i ufornoden lang Tid. (Dette særlige Signal blev ikke vedtaget).

Afstand alligevel er Tid til at foretage de nødvendige Forholdsregler«, hvilket vel nok kan være det tilstræbte Ideal, men som i talrige Tilfælde vil være praktisk uigen-nemfærligt, hvad enhver sejlsende Søofficer kan bevidne. En »Liner« paa 50 000 ts kan ikke opfylde det Krav endda blot tilnærmelsesvis, hvis Taagen er nogenlunde tæt, ligesom der findes utallige Tilfælde, hvor Taagen har været saa tæt, at man end ikke fra Broen i en Torpedobaad har kunnet se Baadens Stævn.

En Faktor, der ikke ses selvstændigt omtalt, er Skibets samlede Manøvreevne (d. v. s. absolutte Drejeevne og Gangskiftning, samt Hestekraft i Forhold til Tonnagen, Antal Kedler o. l.). Det synes utvivlsomt, at der bør tillægges denne samlede Manøvreevne Betydning — naar dette ikke har faaet Udtryk i Dommene, skyldes det maa-ske, at Tilfælde, hvor disse Forhold i særlig Grad har været til Stede, sjældent, om overhovedet nogensinde, kommer for Domstolene, da Kollisioner netop af samme Grunde ikke finder Sted (Torpedobaade, Fiskekuttere o. l.). Har den samlede Manøvreevne som nævnt ikke haft kendelig Betydning under Processer, bør der dog sikkert i Praxis tillægges den stor Vægt ved Bedømmelsen af den Fart, man forsvarligt kan benytte. (Selv om Farten er moderat, skal der holdes fuldt Damptryk paa Kedlerne).

b. Det vil ikke altid være tilladeligt at bakke.

Dels er det ikke¹⁾ tilladt at bakke, naar det andet Skib er ude af Sigte (i hvert Fald, hvis Kursen derved forandres — hvilket jo ikke nødvendigvis behøver at ske, idet Vind, Ror og to Skruer kan modvirke eller udelukke Drejet).

Dels vil Tilladeligheden i Sigte af det andet Skib være afhængig af de almindelige Manøvreregler og Pligten til at vige (smlg. Nr. 8, 11, 16).

¹⁾ Se dog om Forbehold paa dette Punkt S. 119 under C.

c. I Almindelighed synes Retten ikke at lægge Skipperen det til Last, at han ikke er paa Broen i Taage.

Herved er dog intet præjudiceret m. H. t. Rederiets Krav om Skipperens Paapasselighed, f. Eks. Marinens Praksis og Krav til Chefens Nærværelse paa Broen under Taage eller andre særlige Forhold.

Det er dog en Forudsætning, at Skipperen af Erfaring kender Styrmandens Kvalifikationer og har givet ham fyldestgørende Instruktion (smlg. Nr. 10, 12, 16).

d. Der tillægges ikke altid Fejlmanøvre Betydning.

Her er Bedømmelsen strengest i Relation til det vigepligtige Skib, mildere i Relation til det andet Skib. Hvis dette har foretaget en Nødmanøvre, et forkert Skøn, en Manøvre, der ikke faar (kendelig) Indflydelse, ses der bort fra Manøvren, men selv i andre end de anførte Tilfælde tages der læmpeligt paa de forkerte Manøvrer, der kun skyldes en Fejl i Skønnet, naar den ikke er forbundet med nogen Tilsidesættelse af en positiv Forskrift (Nr. 6, 14 — derimod Nr. 1).

Skønt det snart er en saga blott, at danske Søofficerer sejler ud over et Par Uger i danske Farvande (samt i Nordhavet), hænder det dog, at danske Marinefartøjer anløber England. Det kan derfor have Interesse i ganske korte Træk at skitsere den engelske Opfattelse af disse Spørgsmaal¹).

¹) Navnlig paa Basis af det meget brugte og anerkendte engelske Værk af R. G. Marsden (Udgave 1923, citeret i Artiklen som

ad A. M. H. t. denne Regel synes der ikke at herske nogen Divergens.

ad B. Engelsk Retspraksis holder strengt paa denne Regel (M. Pag. 354 ff.). Indsigelserne, at det andet Skibs Position var kendt, eller at Omstændighederne ikke tillod at stoppe, underkendes faktisk altid (end ikke en Bugserbaad med Fartøjer paa Slæb gaves der Dispensation). Et Skib kendtes skyldigt, fordi det ikke stoppede, da det hørte Taagesignal fra en Taagebanke om Bb., skønt Skibet ikke selv skulde ind i Taagen.

»Navigere med Forsigtighed« kan bestaa i at gaa frem med langsom Fart, stoppende Maskinen fra Tid til anden¹⁾; at bakke og tage al Farten af Skibet; i visse Omstændigheder kan Drejninger være en ikke uberettiget Manøvre, selv om Skibene ikke er i Sigte (se nærmere herom under ad C).

Hvis Taagen er saa tæt, at det er umuligt for Skibet at se andre i rette Tid, er Skibet — bortset fra Nødvendighed, hvortil maaske kan tilføjes Statsskibe, eftersom man i Alm. sjældent indlader sig paa en Vurdering ang. Betimeligheden af disses Sejlads — overhovedet ikke være berettiget til at være let, dog at Skibet ikke maa ankre i Sejlruten, hvis det kan faa anden Ankerplads. Saaledes ansaas det for uberettiget af et Skib at gaa fra en Kaj i Themsen alene for at kunne gaa op med Højvandet (iøvrigt anførtes det i Dommen, at den rette Maade — naar Skibet dog gik ud — havde været: at gaa op ad Floden med Agterenden først, med Ankret slæbende i Grunden, saaledes at der kunde stoppes øjeblikkelig).

M. Pag.) »Collisions at sea«, hvis Anskuelse paa de fleste afgørende Punkter kan bringes til at harmonere med den danske Retspraksis. Værket er en af Hovedkilderne for Søfartsministeriet, der m. H. t. Soretssager er i nær Rapport med Anklagemyndigheden og med Sø- og Handesretten i Kbhvn.

¹⁾ Denne Situation maa ikke forveksles med Situationen i Slutningbemærkningen til Nr. 6.

I England anses det end ikke altid for berettiget, at Flodfærgerne sejler (navnlig tværs paa Strømmen) i tæt Taage. I U. S. A. er man mindre rigoristisk ud fra det Synspunkt, at Offentligheden maa forlange, at Trafikken opretholdes, og at det maa forudsættes, at andre Skibe er bekendt med Færgetrækkene og derfor kan undgaa disse eller tage de fornødne Forholdsregler.

ad C. M. Pag 305 vil ikke gaa med til et absolut Forbud mod at forandre Kurs: »An alteration of the helm in a fog, when the other ship can not be seen and only her whistle is heard, is not necessarily negligence, though it is made merely upon a guess as to the distance, course, speed, and direction of the other ship . . .«, men han indrømmer dog »as a general rule, where a reasonable doubt exist as to the position of the other ship, a ship should not alter her course . . . it cannot be laid down that every alteration of course in ignorance of the position and course of the other ship is in itself a fault«.

Senere Aars Retspraksis synes dog at gaa ud paa den Opfattelse: at Skibets Kurs i disse Tilfælde ikke maa ændres ved at give Ror.

ad D. M. Pag. 349 erkender, at § 16 gaar fremfor §§ 17 ff., medens han er tilbøjelig til at anerkende §§ 23 og 27 ved Siden af § 16 (i hvert Fald, naar det ene Skib har klar Angivelse af det andet Skibs Position og sandsynlige Kurs), ligesom han mener, at et stilleliggende Skib er berettiget til at gaa Frem eller Bak, idet § 16 ikke skulde angaa et saadant, medens han dog ikke vil sanktionere, at et Dampskib anbringer sig — uden særlig Grund — i denne hjælpeløse Tilstand i et Skibstræk. Der kan nu næppe komme nogen Strid paa dette Omraade, da M, uden at anse det for nogen »Ordre«, anfører: ». . the prudent course appears to be for her to set her engines ahead and so to gather slight headway«.

Heller ikke frembyder M's Placering af §§ 23 og 27 paa lige Fod med § 16 noget Grundlag for Uenighed. Han erkender, at de to §§'s selvstændige Betydning ikke er saa stor, idet nemlig de samme Forskrifter vilde gælde uden Anførelse expressis verbis ifølge et paa alle Forhold anvendeligt Krav om fornuftig og betænksom Handlemaade. Ikke mindst gælder det for § 27, at den kun staar som Præcisering af det i Forvejen givne (derfor bliver §§'s Optagelse i Anordningen dog ikke uden en hvilken som helst juridisk Betydning, idet der derved skabes den fornødne Straffehjemmel, der ellers ikke vilde have været til Stede, ligesom ogsaa Bevisbyrden for at have handlet paa anden Maade fornuftigt, kommer til at paavile den Part, der ikke har truffet de i §§ — navnlig § 23 — anførte Forholdsregler). Marsden er selv vaklende ligesom den engelske Retspraksis: i et Tilfælde erklæredes et Skib skyldig, fordi det — skønt det ikke kunde se sin egen Længde — ikke bakkede, før det andet Skib var observeret. I andre Tilfælde er det udtalt, at det principielt er en Forsømmelse (negligence), naar et Skib, hvor der er Fare for Kollision, uden Nødvendighed stopper og bakker og derved kommer til at ligge stille: Men at bakke anses (p. Gr. a. Skibets Udslag og Vindens Indflydelse og dermed Rorets mindre Virkning) ikke altid for at være en rigtig Manøvre.

Hvad specielt § 27 angaar, diskuterer M., hvorvidt Ordene »disse Regler« omfatter mere end §§ 17—27, altsaa ikke alene skulde være anvendelig paa Styrings- og Sejladsreglerne, men ogsaa paa andre, f. Eks. Taage-reglerne. Han selv mener nærmest Ja; men herimod Lord Justice: § 27 is »solely confined to the group of Steering and Sailing Rules (namely §§ 17—27) of which it forms the last«.

Hele denne Strid er i Praksis uden synderlig Værdi, bliver i Virkeligheden meningsløs, naar M. (Pag. 427) yderligere anfører, at § 27 ikke kan benyttes som Undskyld-

ning for at fravige Reglerne, hvor disses Anvendelse vilde have hindret Kollisionen, thi akkurat det samme ønskede Resultat kan man komme til ved at anvende § 29, og at denne § kan benyttes i de nævnte Tilfælde (Taage) er der ingen Tvivl om. Derfor behøver man heller ikke med Marsden at ty til den tvivlsomt anvendelige § 27 for at skaffe Hjemmel til, at f. Eks. en Ankerligger kan give en lang Advarselstone med Dampfløjten for et advare et sig nærmende farligt Skib, men som det med Rette anføres: «the circumstances must be very exceptional to justify the use of any light and fog signal other than those prescribed by the regulations».

ad E. Der er ikke Tvivl om, at §§ 28 og 29 gælder ved Siden af § 16. Om § 29 kan det samme siges som om § 27, at den er optaget ex abundante cautela, thi de i § 29 omhandlede «Regler» vilde have været gældende uden udtrykkeligt at være optaget i Anordningen.

«I Sigte» betyder ikke, erklærer Marsdens, paa enhver nok saa lang Afstand, men maa forstaaes i Relation til Manøvre for at undgaa Kollision. Heri har M. sikkert delvis Ret, men ogsaa kun delvis, thi vi kommer da atter ind paa gyngende Grund: hvornaar er der Fare for Kollision. Det er vistnok mest hensigtsmæssigt kun at se det rent Negative, nemlig: at Skibene ikke maa være ude af Sigte af hinanden.

«Tilkendegive denne Bevægelse» i den danske Tekst er et bedre Udtryk end det engelske «course», hvormed ikke menes Kompaskurs.

ad F. Efter M. stiller engelsk Ret store Krav til Paa-passelighed, saavel naar Skibet er let som til Ankers. Saaledes dømtes en Ankerligger, fordi den i befærdet Farvand ikke havde haft en Vagtsmand, der var klar til at skære ud med Roret eller at stikke paa Kæden for at gaa klar af et Skib, der nærmede sig.

Privy Council har statueret, at i et større Skib, der gik 11 Knob en diset Nat paa et befærdet Sted, var een Udkig ikke nok.

ad a. Her anføres bl. m. a. hos M. Pag. 350 ff. «... be able to stop within the distance she can see ahead» eller »within her share of that distance» (to amerikanske Domme).

Privy Council: »This may be safely laid down as a rule on all occasions, fog etc. that no steamer has a right to navigate at such a rate that it is impossible for her to prevent damage, taking all precaution at the moment she sees danger to be possible and if she cannot do that without going less than five knots, then she is bound to go less than five knots».

Den Undskyldning, at Maskinen overhovedet ikke kan gaa rundt med langsommere Fart, accepteres ikke, men afvises med den Bemærkning: at et Skib, hvis Maskine er saadan indrettet, navigerer paa eget Ansvar og maa f. Eks. saa stoppe af og til for at holde den lave Fart¹⁾.

Den Undskyldning, at Skibet ikke kan styre under en vis Fart, anses ikke for tilstrækkelig »særegen Omstændighed» til ifølge § 27 (som Marsden jo gerne vil anerkende, se ovenfor) at afvige fra § 16's Regel.

I Strømfarvand vil Farten i Relation til Ankerliggere være at bedømme ud fra Farten over Grunden.

Lidt afvigende virker en Dom fra U. S. A., hvor et Skib ikke ansaas at have handlet forkert ved at gaa med for megen Fart før Taagesignalet hørtes, da det lykkedes Skibet at faa stoppet og bakket, saaledes at det i Kollisionøjeblikket havde Fart agterover (Grunden til dette

¹⁾ Derimod ikke paabudt at stoppe for at lytte efter eventuelle Taagesignaler — har man hort Signaler og disse derefter udebliver, kan godt Sømandsskab kræve, at man stopper eller ligger stoppet for at lytte (i hvert Fald i nogen Tid, se Nr. 13).

noget afvigende Resultat, kan maaske findes i det Forhold eller Synspunkt, der er omtalt Side 118, Note 1).

Af den fyldige Casuistik skal f. Eks. nævnes: En Liner paa 13 000 ts, Normalfart 21 Knob, 26 miles NE for Tuskar, Synsvidde 200 m: Farten i Taage $9\frac{1}{2}$ Knob — ikke accepteret.

3 Knob nær Indsejlingen til Tyne: ikke accepteret.

4 Knob i trafikeret Farvand ud for Amerikas Kyst — ikke accepteret.

Med Stoppeevne $2 \times$ egen Skibslængde er 6 Knob akcepteret.

Hvis Skibet kommer fra klart Vejr og skal ind i en Taagebanke, skal Farten være moderat, Undladelse heraf er ikke Overtrædelse af § 16, men af § 27 eller § 29. (Se derimod, at man skal stoppe, hvis man inde fra Taagebanken hører Taagesignaler, og at man bør give Taagesignal, hvis man er i Nærheden af en Taagebanke og har begrundet Formodning om, at der er Fartøjer inde i Banken, se ad B).

De øvrige «skønsmæssige Regler» giver en saa vid Margin for Skønnet, at en Sammenligning med anglo-amerikansk Ret er uden Værdi og Interesse — om nogen egentlig Afvigelse fra skandinavisk Praksis synes der ikke at være Tale.

For Fuldstændigheds Skyld skal nævnes en tysk Lærebog «Die Seestrassenordnung» af Kapitän Budde/Hildebrand, Lærer ved Navigationsskolen i Hamburg. Bogen er forsynet med Kommentarer til de enkelte Paragraffer, bygget op paa tysk Retspraksis og Afgørelser fra navnlig Hamburg See- und Oberseeamt. Kommentarerne slutter sig i det Hele nøje til de danske Synspunkter¹⁾.

¹⁾ Bogen benyttes af Søofficersskolens Lærere — hvorfor findes der ikke en tilsvarende paa dansk?

Eksempelvis skal anføres:

- ad § 15: Schon die sichtbare Nähe einer Nebelzone (Strichnebel) verpflichtet ein Schiff zur Abgabe von Nebelsignalen, damit die in dem Nebel befindlichen Fahrzeuge rechtzeitig gewarnt werden.
- ad § 16: 1) Det fastslaaes, at Afbvigelse fra § 16 kun kan ske i Kraft af §§ 27 og 29 (at der tillægges § 27 en saadan Virkning, maa skyldes en Fejltagelse, se nedenfor ad §§ 27 og 29 — men maaske tænkes paa Anmærkningen til Søvejsreglernes § 21).

2) Den moderate Fart bestemmes saaledes, at Skibet •durch Rückwärtsarbeiten der Maschine auf die jeweilige halbe Sichtweite zum Stehen gebracht werden kann• — i modsat Fald anbefales det at ankre — eller ifølge Oberseeamt •noch Zeit zum Ausweichen bleibt und ein Zusammenstoss vermieden oder doch zum mindesten möglichst abgeschwächt wird•. Og samme (Oberseeamt), at Farten dog ikke bør være mindre end Styrefart, da Skibet ellers sættes ud af Stand til at opfylde sin Vigepligt, og Faren for Sammenstød saaledes dermed snarere forøges end formindskes.

3) Oberseeamt: Dem Seeamte ist aber darin vollkommen beizustimmen, dass es so ziehmlich der grösste seemännische Fehler ist, den ein Schiffsführer überhaupt begehen kann, wenn er ohne genaue Kenntnis von Peilung, Kurs und Fahrt eines vor ihm im Nebel auftauchenden Dampfers Ausweichmanöver versucht. Deraf — slutter Forfatteren og pointerer stærkt — følger i Almindelighed, at man •nicht eher Rudermanöver vornehmen soll, als bis man des Gegenseglers ansichtig ist•.

Seeamt: Aus dem § 16 ergibt sich, dass es unter allen Umständen unrichtig ist, in Nebel die Ruderlage zu ändern, bevor die Lage des Gegendampfers auszumachen ist. Durch vorzeitiges Rudergeben sind unzählige Zusammenstösse herbeigeführt, welche vermieden wären, wenn man sich darauf beschränkt hätte, wie es § 16 vorschreibt, zu stoppen und dann vorsichtig . . .

Af § 4 Kollisioner opgør Seeamt, at de 11 skyldes •Ausweichmanöver vor dem Sichten des andern Schiffes•.

- ad § 27: Dieser Artikel bezieht sich nur auf die Vorschriften der Artikel 17 bis 26 (se ogsaa nedenfor ad § 29).
 Die Praxis der deutschen, ganz besonders aber der englischen Gerichte, geht im allgemeinen dahin, dass derjenige, der von den Vorschriften abgewichen ist, als an dem Zusammenstöße schuldig angesehen wird, wenn er nicht beweisen kann, dass der Zusammenstoss auch ohne dieses Abweichen stattgefunden hätte.
- ad § 28: Im Nebel dürfen diese Signale nicht eher gegeben werden, als bis die Fahrzeuge einander ansichtig sind.
 Det præciseres i Dommene, at Afgivelsen af Signalerne er en Pligt, men kun hvor Kursændringen sker i Kraft af Vigereglerne (§§ 18—20 og 24).
- ad § 29: Während § 27 sich nur auf den Abschnitt „Ausweichen“ bezieht, umfasst § 29 das ganze Gebiet der Seestrassenordnung.

Indleveret 1. Dec. 1933.

Nekrolog.

Kontreadmiral **Vilhelm Carl Andreas Jøhnke** er født 12. September 1861 i Kbhvn., Søn af Viceadmiral Ferdinand Henrik Jøhnke og Hustru Julie Sophie f. Reitzel.

Han blev som Kadet optaget paa Søofficersskolen i 1878 og afgik fra Skolen 28. August 1882 som Sekondløjtnant og kom derefter i det følgende Vinterhalvaar med Fregatten *Sjælland* til Vestindien. Den 11. Juli 1883 belønnedes han med Medaillen for Druknedes Redning for at redde en Mand, der var faldet overbord fra en Torpedobaad under Natmanøvre og 31. Januar 1884 forfremmedes han til Premierløjtnant. 1885—86 var han med Fregatten *Fyen* paa Togt til Middelhavet og blev paa Hjemvejen indlagt paa det militære Hospital i Portsmouth med typhoid Feber. Efter Hjemkomsten herfra ansattes han ved Søminekorpsets 2. Afdeling og var jævnlig i de følgende Aar Torpedobaadschef i Eskadren og paa Forsøgsskydninger, kontrollerede i 1888 Modtagelsesprøverne af Torpedobaaden *Narhvalen* hos Thornycraft i London og førte derefter Baaden til København. I Vinteren 1896—97 var han med *Fyen* i Vestindien, 1897—99 Chef for Fiskeriinspektionen indenfor Skagen og 1899 Næstkommanderende i Kadetskibet, Korvetten *Dagmar*. 24. September s. A. forfremmedes han til Kaptein, var 1899—1906 Chef for Søminekorpsets 2. Afdeling, 1900 Chef for Skonnerten *Esbern Snare*, 1900—06 Lærer paa Søofficersskolen og 1903—07 paa Officersskolen i Søminelære, 1902 var han Chef for Torpedobaadsflotillen i Eskadren og blev ved Togtets Afslutning 30. Oktober s. A. Ridder af Dannebrog, 1905 Næstkommanderende i Panserskibet *Olfert Fischer* og 1906, 09 og 10 Stabschef i Eskadren og sendtes i 1908 til Island som Chef for Inspektionsskibet *Islands Falk*. I 1909

assisterede han Marineministeriet med Udarbejdelsen af Søværnsloven 1909 og ansattes s. A. som Chef for Flaadens Stab og blev 30. September s. A. Dannebrogsmænd. 23. Marts 1910 forfremmedes han til Kommandør, var 1911 Chef for Panserskibet *Herluf Trolle* paa selvstændigt Togt og i Eskadre. 27. September s. A. afløste han Kommandør V. Garde som Direktør for Marineministeriet og gik i den Anledning udenfor Nr. i Søofficerskorpset. 30. December 1912 fik han Kommandørkorset af 2. Gr., 22. Januar 1918 Kommandørkorset af 1. Grad og udnævntes 14. April s. A. til Kontreadmiral udenfor Nr. Han afgang fra Tjeneste ved Søværnet ved opnaaet Aldersgrænse 12. September 1923 og blev s. D. benaaded med Dannebrogordenens Storkors. 1924—28 var han en repræsentativ Formand for Kgl. Dansk Yachtklub, 1926—28 Formand i Foreningen til Søfartens Fremme, fra 1926 Formand i Dansk Luftfartselskab og fra 1927 Medlem af Søfartsraadet.

Vilhelm Jøhnke var, som man vil se af Ovenstaaende, i de første ca. 20 Aar af sin Tjenestetid væsentlig knyttet til Søminevæsenet og de sidste ca. 15 Aar til Marineministeriet. I den mellemliggende Tid finder man ham som Skibschef for større Skibe og Stabschef i Eskadren. Han var i de unge Aar en rask Torpedobaadschef og en dygtig Leder af det daglige Arbejde under Søminevæsenet baade paa Orlogsværftet og paa Søminestationen i Bramsnæsvig, ligesom han ogsaa senere viste sig som en dygtig Skibschef og Stabschef. Men det er dog særlig det sidste Afsnit af hans Tjenestetid, der vil bevare hans Navn i Marinens Historie. Han overtog Stillingen som Direktør for Marineministeriet kort efter, at Søværnsloven af 1909 var traadt i Kraft; han fik derfor megen Indflydelse paa den Rekonstruktion af Marinens Materiel, der var en Følge af Loven. Han viste sig her meget fremskuende og moderne, og de ny Vaaben, Undervandsbaade og Flyvevæsen, fandt i ham en forstaaende Mand,

der var lydhør overfor Tidens Krav. Da Verdenskrigen brød ud, og vor Marine blev fuldt mobiliseret, viste han sig som den rette Mand paa den ansvarsfulde Post. Kravene, der stilledes fra Kommandomyndighederne og fra de andre Ministerier, var store, men Jøhnke forstod altid at hononere dem. Han tabte aldrig Hovedet, tog det Hele med et forunderlig godt Humør og præsterede et stort Arbejde. Han var Marinen og dens Personel en god Mand, og han var de vekslende Ministre en fortrinlig og loyal Raadgiver og Støtte og paa Grund af sit charmerende Væsen en dygtig Forhandler. Han benyttede Lejligheden under Sikringsstyrkens Formering, da Fordringerne til Marinen stadig steg, til at skaffe meget nyt Materiel. Det skyldes saaledes ham, at vi under Krigen fik Midler til at bygge 12 ny Torpedobaade, der dog viste sig noget for smaa til under alle Forhold at kunne gøre Fyldest, ligesom han ogsaa fik bygget adskillige Undervandsbaade af stadig forbedret Type. At Orlogsskibet *Niels Juel*, hvis Bygning blev standset ved Krigsudbruddet, senere blev gjort færdig, skyldes ogsaa Admiral Jøhnke. Man har bebrejdet ham, at Skibet blev, som det blev, men man maa her ikke glemme, at Sagen stod saaledes, at der var Valget mellem ikke at faa det fuldført eller at tage det i den ændrede Skikkelse med lettere Armering, og han valgte da det sidste. For Personellet havde han megen Interesse og viste det en velvillig Forstaaelse, han havde lige fra Ungdommen håft en sjælden Evne til at omgaas saavel Under- som Overordnede, en Evne, som han bevarede til det sidste.

Vilhelm Jøhnke var vel nok en af de populæreste af Søofficererne fra hans Tid. Man lagde tidlig Mærke til ham, han var ung og smuk, vittig og slagfærdig i Replikken uden nogen sinde at støde an eller saare. Han virkede blændende paa alle, som han var sammen med: Civile og Militær, fine Folk og jævne Folk, fremmede Landes Søofficerer, alle blev betaget af ham, og med

mange af disse knyttedes Venskabsbaand der holdt Livet igennem.

Det, der gjorde Admiral Jøhnke til den helstøbte Mand, som han blev, var naturligvis i første Række hans gode Forstand, Flid og Arbejdsevne, hans hurtige Opfattelse af enhver Situation, hans Pligtfølelse og Evne til at tage en Beslutning og til at bære et Ansvar, men ogsaa i ligesaahøj Grad hans personlige Elskværdighed, hans medfødte Charme, hans Trofasthed, hans gode Hjærtelag og hans Uegennyttighed. Han tænkte aldrig paa egen Fordel, ofte paa sine Undergivne, altid paa Marinens Tarv.

Han arbejdede haardt i Aarene under og efter Verdenskrigen, og dette er vistnok ogsaa Grunden til, at han saa forholdsvis hurtig blev slidt op.

Saalænge han var i Tjenesten, helligede han sig udelukkende Marinen, først efter sin Afgang paatog han sig de ovenfor nævnte civile Hverv, som han udførte tilfredsstillende som alt, hvad han paatog sig.

Han blev gift 14. Marts 1889 med Ellen Louise Johanne Sophie Ballin f. 18. Februar 1869, Datter af Grosserer Alexander Ballin og Hustru Louise f. Richter.

Efter et Aars Tids tiltagende Svaghed døde han 10. Februar 1934 paa Militærhospitalet i København og blev begravet paa Vestre Kirkegaard.

Hans Navn vil blive bevaret i Marinens Historie som et af de bedste. Han vil for dem, der har kendt ham, staa som en smuk Repræsentant for den danske Søofficer fra Tiden omkring Aarhundredskiftet, som man vil tænke tilbage paa med Taknemmelighed og med Beundring.

Th. Topsøe-Jensen.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Februar 1934).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

Japan.

Nybygning.

For den ene af de tidligere omtalte U-Baadsjagertyper (kombineret T-Baad og U-B.-jager) opgives flg. Data: 527 ts; L. = 77 m, B. = 7,6 m, Fart = 26 (30) Knob, 7000 HK., 118 Mand, 3 Stk. 12,7 cm K., 3 (4) Stk. 53 cm T-rør, Mitr. m. v.

Af Typen er 2 Stk. («Manuzuru», «Tschidori») afleveret i 1933, medens 2 og 4 Stk. er henhv. u. Rygn. og planlagt.

Personel.

Pr. 1933 opgives flg. Tal for Officerspersonel: 2908 Soofficerer (heraf 8 Admiraler, 22 V.-A., 64 K.-A., 213 Kommandører, 961 Kapt., 1388 Kaptljl. og Løjtnanter, 252 Officers elever) samt 2326 Ingeniører, Maskinofficerer, Intendanten, Læger m. v.

I 1933 var Antallet af antagne Søkadetter = 170, det tilsvarende Antal Ingeniørkadetter = 60. (R. M. I. 1934).

Estland.

Materiel.

Efter Salget til Peru i Eft. 1933 af Jagerne «Lennuk» og «Wambola», (der har erholdt henhv. Navnene «Almirante Guise» og «Almirante Willar») paatænkes Flaadeopbygningen at omfatte 2 U-Baade, 3 Motortorpedobaade og 12 Bombe-(Torpedo?)-Luftfartøjer.

Kina.

Nybygning.

Flaadeopbygningen omfatter 2 Krydsere, 4 Jagerne og 4 U-Baade, hvoraf foreløbig 4 Enheder synes bestilt hos engelske Firmaer.

De sidst byggede Enheder (1931—32 i Japan) er Krydserne «Ping Hai» og «Ning Hai». Hoveddata: 2500 ts, L. = 110 m, B. = 11,8 m, D. = 3,9 m., 9500 HK., 22 Knob; 6 Stk. 14 cm K.; 6 Stk. 7,6 A. L. K., 4 Stk. 53 cm Torpedorør; 25 mm Panserdæk og let Sidepanser; 360 Mands Besætning; 1 Luftfartøj.

(T. i Sj. II. 1934).

England.

Nybygning.

Jagere. Bygningen af 1931 Programmets Jagere (E-Klassen, jfr. T. f. S. 1932 S. 525) skrider nu rask frem; Stabelaflob Jan.-Marts af *Escapade*, *Echo*, *Eclipse*. Flotillen (1 + 8) forventes færdig i 1934 for derefter at indgaa i Home-Fleet, af hvis samlede Jagerstyrke (28) kun 6 er Efterkrigs-Jagere.

Jagerne af 1932 Programmet (F-Klassen, jfr. T. f. S. 1933 S. 97) paabegyndes i Maj—August.

U-Baade. Medio Jan. søsattes U-Baaden *Severn* af *Thames*-Klassen, hvis mest fremtrædende Karaktertræk er dens høje Overfladefart: 22,5 Knob ved 10 000 HK. *Severn* er indenfor UB-Vaabnet Nybygning Nr. 26 siden Verdenskrigen. Nuværende U-Baads-Styrke er 54 Stk. (51 000 ts — Traktat-Tonnagetal 52 700 ts) — heraf er 34 Stk. (40 000 ts) under Traktat-Levealder (13 Aar).

Flaadefordeling.

I Anledning af den i Jan. afholdte Singapore-Konference, i hvilken de 4 C. - in - C. (Kina, Ostindien, Australien New Zealand) deltog under Forsæde af V.-A. Dreyer (C. - in - C. Kina), skal nævnes, at den engelske Flaade indenfor Omraadet Fijl Øerne — Bengalske Bugt — Australien — Kina p. t. er repræsenteret i Hovedsagen ved flg. Materiel: 13 Krydsere, 1 Hangarskib, 14 Jagere, 12 U-B. Af Krydserne er 7 Stk. 20 cm Krydsere; blandt de øvrige er Minekrydseren *Adventure* (ca. 7000 ts, 28 Knob, 4 Stk. 12 cm A. L. K., ca. 300 Miner). Afstanden til nærmeste Hovedbasis (Malta), hvor Slagskibsmateriel er baseret, er 6000 miles (ca. 330 Timers Sejlads ved 18 Knob).

Personel. Uddannelse.

Antallet af Officerer med Certificat i fremmede Sprog (»interpreters») opgives pr. Jan. 1934 til ca. 300 ialt.

Efter den engelske Flaades Specialist-System indtager som bekendt Navigations-Officeren en Særstilling m. H. t. Krigsskibes Navigering, idet denne under Chefens Ledelse er overdraget til N.-O.¹⁾.

¹⁾ «... Skibets Navigering er — under Chefens Ledelse — overdraget ham; han skal derfor holde Chefen underrettet om enhver tænkelig Fare paa el. ved Skibets Rute, samt om hvorledes Faren kan undgaa; saafremt Faren er overhængende, skal han med Henblik paa øjeblikkelig Handling underrette den vagthavende Officer. Under Nærmelse til Land el. ved grundt Farvand skal han være paa Dækket og holde skarpt Udkig, samt overvaage Lodning, indtil Skibets Plads med Sikkerhed er konstateret og betrygget».

Nogle Krigsskibs-Grundstødninger i Efteraaret (Hangarskibet »Courageous» ^{24/9}, U-Baadene »L 19» og »L 26» ^{7/10}) har været Genstand for Referater i engelsk Presse og Fagtidsskrifter. Navnlig Hangarskibets ovennævnte Grundstødning (udfor Yarmouth p. V. t. Portsmouth fra Firth of Forth) blev ret udførligt refereret og kommenteret saavel navigatorisk som retsligt, bl a. i N. M. R. ^{9/11} og ^{20/11} 1933, og belyser engelske Synspunkter vedr. Ansvarsfordeling mellem Chef og N.-O., hvorfor visse Omstændigheder — med Forbigaaelse af Enkeltheder i Relation til de lokale Forhold — skal fremdrages i det flg.:

Observationer: Kl. 9,8, 11,16 13,34 toges Stedlinjer ved Solen, og Kl. 13,51 en terrestrisk Pejling; der var derefter ikke Lejlighed til Obs. af nogen Art. En senere under Retssagen foretagen Kontrolregning og Afsætning viste, at flere af Stedlinjerne var upaalidelige.

Lodskud: Mellem Kl. 14,40—15,15 og 16,15—16,28 toges en Række Lodskud; Serien Kl. 14,40—15,15 stemte ikke med Bestikkets Dybdeantagelser. Ved Navigeringen (herunder Lodskudkontrollen) benyttedes udelukkende et Søkort i lille Maalestok (Oversejlingskort?). Mellem Kl. 16,28—18,13 toges ikke Lodskud, men Kl. 18,40 obs. en Kløkketønde, der antoges at være én i det benyttede Kort afsat Tønde. Under Retssagen oplystes, at den i Kortet afsatte Kløkketønde var inddraget i Aaret 1919 og heller ikke var afsat i Skibets ubenyttede Kort i stor Maalestok. Ved Obs. af Kløkketønden Kl. 18,14 toges et enkelt Lodskud; Farten bibeholdtes (13 Knob). Kl. 18,23 tog Hangarskibet Grunden, men kom Kl. 19,28 flot ved egen Hjælp. En senere Undersøgelse viste at Skibet ikke havde taget Skade.

Af Referaterne synes det at fremgaa, at Chefen i Hovedsagen havde overladt Skibets Navigering til N.-O. Chefen var paa Dækket, da Kløkketønden obs. og gav efter Passage af denne efter N.-O.'s Raad Ordre til ny Kurs, paa hvilken Skibet derefter paany tog Grunden.

Anklagerne mod N.-O. og Chefen var enslydende formulert, men Sagen mod N.-O. behandledes og paadømtes først.

Navigations-Officeren kendtes skyldig i Hangarskibets Grundstødning og dømtes til alvorlig Reprimandering samt til Bortkommandering fra Skibet for at have undladt:

- 1) at udnytte sine Observationer tilstrækkeligt,
- 2) at anvende Søkort i største Maalestok til Lodskudskontrollen,
- 3) at tilraade Chefen Lodning efter Kl. 16,28,
- 4) at tilraade Chefen Fartreduktion fra 13 Knob Kl. 18,14.

Chefen kendtes ligeledes skyldig og dømtes til alvorlig Reprimandering for at have undladt:

- 1) at paase, at Lodning foretoges bedst muligt,
- 2) at stoppe Skibet ved Anduvning af Klokketønden.

Krigsretten synes i det foreliggende Tilfælde at have gradueret Ansvarsfordelingen saaledes, at N.-O. som Specialist har haft Hovedansvaret for Hangarskibets Grundstødning, men Krigsretten har iøvrigt markeret, at Chefen paa sin Side har for sømt at kontrollere sin Specialist.

N. M. R. ^{29/11} knytter til Sagen og Afgørelsen forskellige Kommentarer, af hvilke flg. skal fremhæves:

Tidsskriftet drager i og for sig ikke en Skibschefs øverste Ansvar bl. a. for Skibets sikre Navigering i Tvivl, men det paa-peges, at den tekniske Udvikling har medført, at Skibstjenesten maa bestrides af en Række Special-Officerer, der handler som Chefens Stedfortrædere — principielt under Chefens Ansvar, men dog i Praksis saaledes, at det næppe vil være rigtigt at gøre Chefen absolut ansvarlig for enhver fejlagtig Handling fra Special-Officernes Side.

Tidsskriftet omtaler saaledes for Navigeringens Vedkommende det af *«prisoner's friend»* under Forsvaret for Chefen for Hangarskibet fremdragne Forhold, at det næppe vil være ønskeligt om Flaaden antog Handelsflaadens Princip, der gør Skibsføreren prima facie til Skibets Navigator. I Handelsflaaden har Skibsføreren ikke en særlig Navigationsofficer, og en Krigsskibschef har i Modsætning til Handelsskibsføreren en Række omfattende Opgaver at løse, der tvinger ham til at stole paa de særligt uddannede Specialister, der er stillet til hans Raadighed.

Tidsskriftet opstiller til Slut med Henvisning til den foreliggende Sag flg. Spørgsmaal: *«Is the captain to be regarded as in any way responsible for the lapses on the part of the engineering or gunnery specialists? And, if not, why is he to be responsible for an error of judgment on the part of a navigating specialist?»*. M. R. I. 1934, der gør Sagen til Genstand for Omtale, besvarer Spørgsmaalet saaledes: *«weil die Schiffsführung, und zwar von der Brücke aus, die Grundlage der Kommandantentstellung ist, nicht die Handhabung der Waffen und technischen Organ des Schiffes.»*

Sverige.

Forsvars-Budget.

Forsvarsdepartementets Forslag til Flaadebudget 1934—35 er paa 34,9 Mill. Kr. med flg. Hovedposter (i Mill. Kr.): Løn-

ninger 14,3, Skoler 0,44, Kost m. v. 3,9, Udrustninger 3,6, Materiel 10,0 (heraf Nybygning 3,7), Artilleri-, Mine-, Torpedomateriel 0,7, Opmaaling 0,5.

Til Sammenligning anføres, at Forslagene til henhv. Hærens og Flyvevaabnets Budgetter er paa 66,5 og 8,8 Mill. Kr.

Det samlede Forsvarsbudget er saaledes foreslaaet til 111,3 Mill. Kr.¹⁾

Nybygning.

Bl. a. efter N. T. f. S. II. 1934 gengives nogle Udt. om svensk Marinepolitik af Marinestabschefen, Admiral Lybeck. Der er to Spørgsmaal, der først og fremmest kræver Løsning indenfor svensk Søforsvar: En øjeblikkelig Fuldførelse af Erstatningsbygningen for Panserskibsmateriellets Vedkommende og en Forskydning udefter mod Havet af Kystbefæstningens Værker, navnlig for Stockholms og Karlskrona Omraadernes Vedkommende. Sverige har til Søs kun én operativ Enhed, ved Siden af de lokale Styrker, nemlig Kystflaaden. Denne maa bestaa af mindst 2 Grupper, hvortil bl. a. kræves 4 Panserskibe. Erstatningsbygning maa nu paabegyndes for »Oscar II», der er ca. 30 Aar (Stabelaløb 1905, 4075 ts, 2 Stk. 21 cm. K., 8 Stk. 15,2 cm. K., 18,5 Knob), saa meget mere som de 3 nyeste Panserskibe »Sverige», »Drottning Victoria» og »Gustav V» (henhv. 1915 -17 og -18) nærmer sig fastsat Levealder.

Saafernt Erstatningsbygning for »Oscar II» ikke nu føres ud i Livet, ses ingen Mulighed for at opretholde den Kærne i Kystflaaden som Panserskibene udgør og dermed ikke for Kystflaaden selv.

(N. T. f. S. II. 1934).

^{10/1} d. A. indsendte Marineforvaltningen motiveret og i Samraad med Marinestaben og Kystflaaden udarbejdet Forslag til Bygning af et nyt Panserskib, til hvis Projektering der i Aarene 1927—33 er anvendt 100 000 Kr.

Udgangspunkt saavel financielt som skibbygningsmæssigt har for 1934-Projektet været den Panserskibstype, der foresloges i »Betänkande rörande Ersättningsbyggnad för Flottan 1927»: en moderniseret »Sverige»-Type.

Udførligt Referat af Sagen er bl. a. fremkommet i V. F. Febr. 1934, efter hvilket foreløbig flg. skal gengives. Af Skemaet vil umiddelbart fremgaa de vigtigste Data for 1934-Typen, sammenlignet med »Sverige»- og 1926-Typerne.

¹⁾ Heraf Fællesbevillinger ca. 4,0 Mill. Kr.

	Nuværende •Sverige•-Type (moderniseret)	Panserskibstype 1926 (de Sagkyndiges)	Panserskibstype 1934 (Marineforvaltn.)
Deplacement (St.-Tons).	7010	7200	7685
Fart.....	22—23	24	22,5—23
Artilleri	4 Stk. 28 cm K. 8 Stk. 15 cm K. 4 Stk. 75 mm A. L. K.	4 Stk. 28 cm K. 6 Stk. 15 mm K. 4 Stk. 75 mm A. L. K. 2 Stk. 40 mm M. K.	4 Stk. 28 cm K. 12 Stk. 12 cm A. T. og A. L. K. 10-12 Stk. 25 mm M. K. 8-10 Stk. lette M.K.
Paravanes (Sæt)	1	1	1
Centralsigter	ja	ja	ja
Undervandsbeskyttelse.	—	Bedre end •Sve- rige•-Typen	Yderligere udviklet i F. t. 1926-Typen
Panser (Sammenlig- ningstal	1,00	1,096	1,225
Panserdæk (Antal)	1	2	2
Brændsel	Kul, Olie-Tilsæt- ning ved Forcering	Olie	Olie

Til Skemaet skal yderligere tilføjes:

Undervandsbeskyttelse. Bredde- og Dybdeforholdene i Meter er for de 3 Typer henhv.: (18,6—6,25 ?), (18,5—6,3), (20,2—5,25) σ : at 1934-Typen tænkes bredere og fladere, hvilket bl. a. vil medføre stor Stabilitet og forøget Mulighed for forbedret Under-vandsbeskyttelse f. Eks. i Form af Celleindelig og Langskibsskod-der i Borde.

Panserbeskyttelse. For 1934-Typen er Panservægten 22,5 % større end i •Sverige•-Typen, hvis Panserdimensioner er V. L. 200—150 mm, Dæk 40 mm., K. T. 175 mm, Art 200—125 mm. Da Afstanden mellem de 28 cm Taarne i 1934-Typen er 10 m mindre end i •Sverige•-Typen (nemlig henhv. 58 m og 68 m) kan det formodes, at Panserbeskyttelsens Effektivitet vil kunne forøges væsentlig i 1934-Typen (1926-Typens 2 Panserdæk er henhv. 30 mm (øverst) og 40 mm (underst)).

Artilleri. 1934-Typen tænkes bygget med løftet Bak til om-trent midtskibs, samt med en lille, central Overbygning. Længde overalt 130 m (•Sverige• 120 m). Hovedarmeringen tænkes opstillet som i •Sverige•. De 6 \times 2 Stk. 12 cm A. T. og A. L. K. tænkes opstillet saaledes: 2 \times 2 i Diametralplan, løftet over de 28 cm K.

(2 paa Bak, 2 paa Overbygning), samt 2×2 i hver Side (2 paa Bak, 2 paa Hoveddæk). Skibet faar saaledes 4 Stk. 28 cm og 8 Stk. 12 cm i Bredsiden.

Paaregnet Byggetid 4 Aar, anslaaet Byggepris 27,3 Mill. Kr.

(V. F. II. 1934).

Norge.

Udrustninger.

Hele Finansaaet: Mine- og Øvelsesskib *«Olav Tryggvason»*; $1/7$ — $20/6$ 1934: *«Frøya»* og 3 T-Baade; $1/4$ — $16/6$ 35: Skibe til Rekrut- øvelser; $10/6$ — $20/6$ 35: Minedeling.

Nybygning, Materiel.

Torpedobaade. Til fortsat Bygning af den under Bygn. værende Torpedobaad samt til Paabegyndelse af yderligere 1 Baad af samme Type (500 ts, 30 Knob, 3 Stk. 10 cm K, 2×2 Torpedorør) foreslaas ialt anvendt 1,6 Mill. Kr.

Det oplyses, at man paatænker en Modernisering af de 3 Jagere af *«Draug»*-Typen (540 ts, 27 Knob, 6 Stk. 7,6 cm K, 3 Stk. 45 cm T-rør), idet det fremholdes: *«at disse 3 Baade med forholdsviis rimelige Omkostninger vil kunne gøres ganske brugbare som Hjælpefartøjer til Eskorteringstjeneste og U-Baadsjagt».*

Artilleriskibe. Allerede i 1925 rejstes Spørgsmaalet om eventuel Modernisering af Artilleriskibene. I 1927 ansloges Omkost. ved Ombygning af *«Harald Haarfagre»* og *«Tordenskjold»* til 5,75 Mill. Kr. pr. Skib, men Spørgsmaalets Løsning udsattes, og Stortingets Militærkom. sluttede sig til de somilitære Myndigheders Forslag om Bygning af en ny Krydsertype paa ca. 3200 ts med 6 Stk. 15 cm K. og 24—26 Knobs Fart. I 1931 paabegyndtes imidlertid Bygning af et kombineret Mine- og Øvelsesskib *«Olav Tryggvason»*, der er færdigt Foraar 1934 til Afløsning af *«Tordenskjold»* som Kadetskib m. m. Skibet (ca. 1800 ts, 20 Knob, 4 Stk. 12 cm K., 2×2 T-rør) er Genstand for udførlig Omtale i N. T. f. S. I. 1934, hvortil henvises. Spørgsmaalet om Modernisering af Artilleriskibene maa herefter anses for bortfaldet, idet Forsvarsdept. nu udtaler, at en Ombygning p. Gr. af disse Skibes høje Alder (33—37 Aar) ikke længere findes økonomisk forsvarlig.

Øversigt over forskellige Tidsskriftsartikler.

Flaadepolitik, Strategi, Taktik. The pacific Zone (N. M. R. 21. XII. 33). — Japan and Russia (N. M. R. 18. I. 34). — Strategische Theorien (M. R. I.—II. 1934). — Das Wiedererstarcken der französischen Seemacht (M. R. I.—II. 1934). — Naval problems of to-day (J. R. U. S. I. Nov. 1933. S. 711). — Sovjets Østersjøflotta (V. F. I. 1934. S. 4). — Alcune considerazione sull' «Urto fra le flotte» (Ri. Ma. Jan.—Febr. 1934).

Politik, Afrustning. Die Ostsee im Zeichen der Nichtangriffspakte (M. W. 11. I. 34).

Skibbygnings- og Maskinteknik, Skibstyper. Årsberättelse i skeppsbyggnad och maskinv. 1933 (Dieselmotordrift) (T. i Sj. XI. 1933. S. 594). — Olav Tryggvason, marinens nye minelegger og øvelses-skib (N. T. f. S. I. 1934. S. 9). — Stabilisation of ships (Sh. R. 19. X. 33).

Artilleri, Ildledning, Gas. Bakterienkrieg (M. W. 4. I. 33). — Virkningen af Sprængbomber (D. A. T. I. 1934 S. 17). — Gerlich-Geværet (D. A. T. I. 1934. S. 44). — Die Schiffsartillerie der fremden Marinen (M. R. II. 1934. S. 70). — Applicazione della nomografia (Ri. Ma. Dec. 1933). — Dei sistemi di costruzione delle artiglierie moderne (Ri. Ma. Jan. 1934).

Mine- og Terpedovæsen, U-Baade. Scheinminen (M. R. I 1934. S. 20). — Überblick über die Entwicklung des Torpedos in Italien (M. R. XII. 1933. S. 546). — Decompression of divers (U. S. N. I. P. XII. 1933. S. 1695)

Radiovæsen, Forbindelsestjeneste. Radiocomunicazioni con onde ultracorte e microonde (Ri. Ma. Febr. 1934). — Kabelverbindungen mit den nordischen Staaten (M. R. XII. 1933. S. 550). — Ordningen av radiofyrstjenesten i de nordeuropæiske farvann (N. T. f. S. X. 1933. S. 441).

Personel, Uddannelse. Organisationen av underofficers- och sjömanskåren (T. i Sj. XI. 1933. S. 583). — Sul problema qualitativo degli ufficiali di vascello (Ri. Ma. Febr. 1934).

Kystforsvar, Baser. Årsberättelse i artilleri (Kystskytts) (T. i Sj. I. 1934. S. 31). — Les voies d'accès de la Pologne (R. M. Dec. 1933. S. 824).

Navigation, Geografi. Ekkolod (N. T. f. S. X. 1933. S. 460). — Kolahalvøen (N. T. f. S. I.—II. 1934). — Grafiske metoder til bestemmelse af stedlinjer (N. T. f. S. II. 1934. S. 56). — Tavole per calcoli di astronomia nautica (Ri. Ma. Dec. 1933).

Søkrigshistorie. Ein umstrittener Abschnitt der Skageraksschlacht (M. R. XII. 1933. S. 529).

Flyevæsen, Luftforsvar. Ziele und Wege der Schwimmwerksentwicklung von Seeflugzeugen (W. R. H. I. VI. 1933). — On the future of air-cooled engines (Aé. 13/20. XII. 1933). — Notre aviation navale (R. M. XII. 1933. S. 813). — Beitrag zur Frage der Schwimmstabilität der Wasserflugzeug (Schb. I. XII. 33, Beiheft IX). Französische Gedanken über neuzeitliche Verwendung von Luftstreitkräften (M. W. 18. I. 1934). — Air forces and the offensive (J. R. U. S. I. Nov. 1933. S. 802).

Folkeret, Retsvæsen. Der Kaiser-Wilhelm Kanal, eine völkerrechtliche Betrachtung (M. R. XII. 1933. S. 533). — Der Recht der Nacheile zur See (M. R. XII. 1933. S. 539). — Le mer dans le droit international (R. M. XII. 1933. S. 732). — Les conditions juridiques de la sécurité international (N. T. I. R. 1933. Fasc. 3—4). — La cour permanente de justice international et son rôle dans le règlement des differends contre états (N. T. I. R. 1933. Fasc. 4 S. 147).

P. A. M.

De danske Gennemsejlingsfarvandes strategiske Betydning, specielt med Henblik paa svenske Forsvarsforhold.

Foredrag holdt i Søofficers-Foreningen
den 13. Marts 1934.

Af Kapten i Kgl. Svenska Flottan Daniel Landquist.

De danska genomseglingssfarvattnen äro till antalet tre: Lilla Bält, Stora Bält och Öresund.

Före världskriget voro blott Stora Bälts kuster helt danska, medan numera, efter världskriget, även Lilla Bälts kuster äro helt danska, sedan den dansk-tyska gränsen förskjutits sydvart till Flensburgfjorden. Endast Öresund utgör alltjämt, liksom tidigare; ett genomseglingssfarvatten, vars kuster tillhöra tvenne olika länder, Danmark och Sverige.

Lilla Bält är förhållandevis djupt och medgiver i detta hänseende passage även av de största fartyg. Men farvattnet är trångt — med en bredd på några ställen av mindre än 1 km — mycket krokigt samt besvärat av stark ström. Av dessa skäl kan Lilla Bält knappast hänföras till ett genomseglingssfarvatten av någon större betydelse.

Stora Bält utgör den viktigaste passagen mellan Kattegatt och Östersjön. Det kan befaras av de största fartyg, om än djupen äro rätt varierande och navigeringen för stora fartyg kräver särskild uppmärksamhet. Djupleden går flerstädes rätt nära danskt landområde, särskilt i mellersta delen mellan Sprogø och Korsør samt mellan Vengeance-grund och Agersø-Omø men även i norra delen utanför Revsnes och Romsø samt i södra delen längs med Langeland. På de smalaste ställena — vid Sprogø och Vengeancegrund — är farvattnets bredd för

stora fartyg endast något öfver 1 distansminut. — Här lågo ock de danska minspärrarna under världskriget.

Öresund utgör i sin norra och mellersta del det kanske bekvämaste genomseglingssfarvattnet till Östersjön och torde i varje fall uppvisa den starkaste trafikfrekvensen i fredstid. Men för de största fartygen utgör Sundet syd om linjen Köpenhamn-Malmö en stängd farled på grund av den tröskel, som i nautiskt hänseende ligger mellan Amager-Saltholm-Skåne, där djupen endast äro 8 m i Drogden och 7 m i Flintrännen, varmed från båda lederna äro utestängda såväl de största handelsfartygen som de största örlogsfartygen, såsom t. ex. slagskepp och slagkryssare, dock ej de tyska pansarskeppen av Deutschland-typ, som endast ligga omkring 6 m enligt Taschenbuch 1934.

Förutom dessa nu nämnda infartsleder från yttre hav till Östersjön bör måhända även nämnas Kielkanalen, som, i vad djupet och bredden angår, medger passage av de största fartyg, men som till hela sin sträckning ligger inom tyskt område. Kielkanalen är visserligen, jämlikt Versaillestraktaten, såväl i fred som krig öppen för alla fartyg — därest ej Tyskland själfvt är krigförande — men denna passage kan dock numera icke under alla förhållanden anses säkert påräknelig; och det räknas i det följande icke med passage genom Kielkanalen.

De danska genomseglingssfarvattnen äro emellertid icke slutgiltigt angivna med denna korta redogörelse för Bältens och Sundets trängste passager. Ur strategisk synpunkt måste man nämligen, synes det mig, till de danska genomseglingssfarvattnen även hänföra rätt vidsträckt vattenområden utanför Bälten och Öresund, nämligen åtminstone inloppen till dem samt de närmaste förträngningarna, bland vilka man särskilt utskiljer Femern Belt och Kadet Renden mellan Gjedser Rev och Darserort, vilka båda farvatten icke äro bredare — utan fastmer

trängre — än de södra inloppen till Lilla Bält (Als—Aerø), Stora Bält (Kjelsnor—Lolland) och Öresund (Stevns Klint—Falsterbo).

De danska genomseglingssfarvattnen synas mig därför ur en vidare strategisk synspunkt omfatta alla farvatten mellan å ena sidan en linje genom t. ex. Kullen—Lysegrund—Grenaa och å andra sidan en linje genom t. ex. Trälleborg—Kriegers Flak—Dornbursch.

Efter denna korta, huvudsakligen nautiska orientering angående de danska genomseglingssfarvattnen ber jag att få söka giva en överblick av de erfarenheter ur förfluten tid, som kunna utgöra viss vägledning vid ett bedömande — ur nuets och den närmaste framtidens synvinkel — av de danska genomseglingssfarvattnens strategiska betydelse, särskilt ur svensk synpunkt.

Må det därvid tillåtas mig att till en början något beröra utvecklingen av den svenska handelssjöfartens vägar.

Under 1500-talet var den svenska sjöfarten till allra största delen knuten till Östersjöhamnar, såsom Danzig, Lübeck m. fl., endast 7—8 % av de svenska Östersjöhamnarnas förbindelser voro riktade genom Sundet mot hamnar utom Östersjön.

Men redan under 1600-talet blev den svenska sjöfarten i allt högre grad inriktad på hamnar västerut. De svenska dåtida exportvarorna, såsom järn, koppar och skeppsbyggnadsmaterialier («naval stores», «fournissemens de la marine») funno givet sin bästa avsättning hos sjömakterna västerut, och i dessas hamnar stodo ock att hämta de importvaror, varav Sverige mest var i behov.

Med hänsyn härtill får det väl ock anses förståeligt, varför Sverige vid sina krig med Danmark på 1600-talet fäste så stort avseende vid fri och obehindrad genomfart av Öresund.

Den svenska sjöfartens orientering västerut, som

framträdde redan på 1600-talet, har sedermera alltmera accentuerats och blivit bestående, om än varuutbytets art och omfattning under århundradenas lopp genomgått en förändring och en oerhörd utveckling.

Ur sjöstrategisk synpunkt har Sveriges läge alltid varit ogynnsamt gent emot Danmark, vilket mycket tydligt framträtt i alla de många krig som de båda länderna utkämpat med varandra — ett faktum, som här i förbigående ger mig anledning förmoda, att det synes nödvändigt för brödrafolk liksom för bröder i en syskonkrets att hava många nappatag med varandra, innan de förstå och uppskatta varandra.

Sveriges läge var, som nämnt, alltid ogynnsamt med en maritim bas på ostkusten (Stockholm eller Karlskrona) och en maritim bas på västkusten (Göteborg) med Danmark och de av Danmark behärskade sunden på förbindelselinjen mellan baserna. Den danska flottan syntes alltid i stånd att operera på de inre linjerna gent emot den svenska, vilket kanske alldeles särskilt framträdde under sjökampanjen sommaren 1644, som leddes så briljant av konung Kristian IV. Om den svenska krigsledningen sökte samla alla sjöstridskrafterna till Östersjön genom att draga dit eskadern från Göteborg, blev denna eskader uppfångad och slagen vid passagen genom de danska farvattnen såsom t. ex. år 1677 vid Møn den 1. juni. Om Sveriges intressen krävde operationer med olika mål i såväl Östersjön som Västerhavet, var den danska sjömakten alltid i stånd att samla sina krafter till endera havet och då till det för tillfället viktigaste såsom t. ex. under år 1716, då den svenska härens i Norge sjöförbindelser revos upp vid Dynekilen, medan den svenska huvudflottan var bunden i Östersjön av andra hänsyn.

Endast under kriget under åren 1808—1814 var Sveriges sjöstrategiska läge vis-à-vis Danmark mindre

ogynnsamt, vilket dock hade sin särskilda förklaring, dels däri att Danmarks sjömakt tillintetgjorts genom det engelska anfallet år 1807, dels däri att en betydande engelsk flotta uppträdde till Sveriges stödande i de nordiska farvattnen. Jag kan i detta sammanhang icke underlåta att fästa uppmärksamheten vid vissa drag i den engelska flottans uppträdande.

Det gällde för den engelska amiralen dels att förhindra överförandet till Skåne av den fransk-danska armén dels att, i samverkan med den svenska flottan, upprätthålla herraväldet till sjöss i Östersjön. Den förra uppgiften krävde upprätthållande av spärr i Stora Bält mellan Fyn och Själland (ävensom i Öresund mellan Själland och Skåne), den senare uppgiften krävde upprätthållandet av fri förbindelse genom Stora Bält; en hörnsten i den engelska strategien var sålunda behärskande av Stora Bält och Öresund, särskilt Stora Bält, det viktigaste danska genomseglingssfarvattnet.

Ehuruväl de danska sjöstridskrafter, som då funnos — mycket var ej kvar efter 1807, men under kriget nybyggdes innemot 300 mindre fartyg såsom kanonbåtar och kanonslupar m. m., stödda av kustbatterier — ehuru dessa danska sjöstridskrafter begagnade varje tillfälle att anfälla fienden, lyckades det dock den engelske amiralen att under alla åren 1808—1812 upprätthålla förbindelsen mellan Västerhavet och Östersjön genom de danska genomseglingssfarvattnen. En förklaring härtill ligger givetvis i den engelska överlägsenheten till sjöss över huvud taget, men ett särskilt anmärkningsvärt drag i engelsmännens strategi härvid synes mig dock vara, att de från början besatte och höllo besatta vissa mindre öar utanför och i Stora Bält såsom Anholt, Sprogø samt en del öar syd om Fyn; även Langeland, som i engelska källor angives såsom »defenceless» användes tidvis som stödjepunkt.

Man kan säga, att häri ligger ett återuppreparande i

miniatyr av det vanliga engelska tillvägagångssättet vid upprätthållandet av herraväldet till sjöss, nämligen besättande av en successiv kedja av anhalter, sekundära baser, stödjepunkter mellan hemlandets farvatten och det farvatten, som det för tillfälle gäller att behärska. Men man kan häri också se en strategisk regel av allmänare art: för att kunna utnyttja en farvattensförträngning mellan tvenne hav är det måhända icke alltid nödvändigt att behärska farvattnets båda stränder; det kan vara tillräckligt att innehava några få isolerade stödjepunkter (öar) på ömse sidor om och inuti farvattnet i fråga.

Världskrigets utbrott i augusti 1914 ställde Danmark inför ett vanskligt val: skulla de danska genomseglingssfarvattnen spärras eller icke spärras för samtliga krigförande makters flottor? Huru Danmark träffade sitt val och huru därmed Danmarks neutralitet under hela världskriget bevarades, torde jag inför detta auditorium icke behöva närmare utlägga. En sak i samband därmed torde emellertid kunna något närmare beröras, och det är frågor om Sveriges ställning till det internationellt rättsliga spörsmålet om öppethållande i krig av sund, som förena tvenne öppna hav. Sveriges ställning härtill var år 1914 och torde fortfarande vara, att en neutral makts territorialvatten, som samtidigt utgör förbindelsesled mellan tvenne öppna hav, principiellt bör hållas öppet för passage av alla fartyg, även krigförande makts örlogsfartyg.

Å andra sidan kan det icke förbises, att det låg i Sveriges intresse år 1914, att åtminstone ett av genomseglingssfarvattnen mellan Östersjön och Kattegatt hölls öppet för den svenska östersjökustens betydande sjöfart västerut. — Danmark självt hade, så vitt jag kan förstå, icke alls samma intresse, enär Danmarks alla viktigare sjöfartsstäder ligga norr om genomseglingssfarvattnens trösklar eller å Jylland.

Med världskrigets avslutande år 1918 och med det året därpå följande fredsslutet och upprättandet av Nationernas Förbund inleddes ett nytt skede i Nordens liksom världens historia. Särskilt framträder det därvid, att världskriget och frederna därefter framkallat större förändringar och gränsförskjutningar vid Östersjön än vid något annat hav i världen. Åtskilliga nya stater ha uppkommit och alla de ursprungliga östersjömakternas — utom Sveriges — gränser ha undergått större eller mindre förskjutningar.

Upplösts har den gamla tingens ordning från tiden före 1914, då två stormakter — Tyskland och Ryssland — samt två mindre makter — Sverige och Danmark — ensamma voro strandägare vid Östersjön. De båda stormakterna, särskilt Ryssland, ha trängts tillbaka, och på deras bekostnad ha fem nya stater och strandägare vid Östersjön tillkommit, bland vilka man, i detta sammanhang, särskilt vill urskilja Polen och Finland. Polen har, med sin befolkningens mängd av nära nog stormaktsmätt, under alla förhållanden behov av fri förbindelse med världshaven via de danska genomseglingssfarvattnen. Finland, med sin betydande exportindustri och sina rätt betydande importbehov, har ävenledes ett starkt intresse av de danska genomseglingssfarvattnens öppethållande, sedan dess varuutbyte numera i hög grad inlänkats västvärt liksom Sveriges.

Man skulle kunna indela de nuvarande Östersjöstaterna i tvenne kategorier: dels sådana stater, som endast nå fram till vatten i Östersjön, såsom Finland (praktiskt taget), Estland, Lettland, Lithauen och Polen, dels sådana, som ha strandrätt både vid Östersjön och något annat hav, såsom Tyskland, Danmark, Sverige och Ryssland.

Det får väl anses ligga i sakens natur, att samtliga stater av den förra kategorien, d. v. s. sådana som endast nå fram till Östersjön, måste ha ett bestämt intresse av att de danska genomseglingssfarvattnen hållas öppna; i

fredstid för den erforderliga sjöförbindelsen med världsmarknaden och i krigstid jämväl för förbindelse med de starkaste makterna i Nationernas Förbund.

För staterna av den andra kategorien, d. v. s. sådana som hava strandrätt både vid Östersjön och vid något (några) andra hav, ställer sig frågan väsentligen olika för var och en av dem.

För Danmark självt kan frågan om genomseglingsfarvattnens öppethållande ur vissa synpunkter förefalla att vara av mindre betydelse; Danmarks egna sjöförbindelser äro till övervägande grad oberoende av genomseglingen, och Danmark har dessutom landförbindelse eller praktisk taget landförbindelse med åtminstone 2 andra österstater med längre kuster, nämligen Sverige och Tyskland. Men ur andra — och kanske viktigare synpunkter — måste frågan om genomseglingsfarvattnens öppethållande vara av vital betydelse, i det att dessa farvatten samtidigt sammanbinda det danska rikets olika delar. Farvattnen i fråga utgöra ock i stor utsträckning danskt sjöterritorium; varje fråga om farvattnen berör därför också Danmarks höghetsrätt inom eget territorium.

Även för Tyskland kan frågan om genomseglingsfarvattnens öppethållande synas vara av tämligen ringa betydelse ur t. ex. sjöfartssynpunkt. Men den militära synpunkten kan vara synnerligen vägande för Tyskland.

Rysslands inställning har tidigare varit till förmån för Östersjöns omändring till ett »mare clausum», ett för icke-strandägare stängt hav, vilken tanke av Ryssland framlades såväl vid Dorpatfreden med Finland år 1920 som vid Romkonferencen år 1924. Det är möjligt, att Ryssland fortfarande strävar till samma mål.

Sveriges åsikt — så vitt jag förstår den — bestämmes väsentligen därav, att Sverige är mera östersjöstat än någon annan av de makter, som hava strandrätt vid både Östersjön och något annat hav. Sveriges sjöledes burna varuutbyte med utlandet går til $\frac{2}{3}$ över

dess ostkust, och Sverige har över huvud taget stora intressen inom Östersjön. Det följer därav, att det torde vara ett svenskt framträdande intresse, att de danska genomsejlingsfarvattnen under alla eventualiteter hållas öppna, såväl för Sveriges sjöfart som ock — därest så skulle vara nödvändigt — för stödjande, genom ingripande västifrån, av Sveriges egna eller Nationernas Förbunds intressen i Östersjön vid krigsfall därstädes. Det framträder därvid, att — för Sveriges sjöfart — Flint-rännans öppethållande kan vara till fyllest, men att det för västmakts ingripande med starkare sjöstridskrafter i Östersjön även erfordras öppethållande av Stora Bält.

En annan fråga är, om sådant ingripande under alla omständigheter kan påräknas. För min egen del tror jag det icke — och jag ber att få anföra följande motiv härför.

Det är visserligen obestridligt, att flera Östersjömakter besitta sjöstridskrafter av sådan styrka, att för deras bemötande under alla förhållanden erfordras artillerifartyg med svåra kanoner, t. ex. slagskepp eller slagkryssare. Så är fallet med Tysklands och Rysslands flottor, och så är också fallet — ehuru i mindre mått — med Sveriges och Finlands flottor.

Ur denna synpunkt skulle det för Nationernas Förbund eller över huvud taget för en intervenerande stormakt kunna vara önskvärt att i Östersjön kunna insända sjöstridskrafter, vari inginge de största enheter.

Men det är förvisso ett långt steg mellan en platonisk önskan i allmänhet och en beslutsam handling i varje tänkbar situation.

Vi här i Norden se läget ur våra egna synpunkter mot bakgrund av de begränsade farvattnen omkring oss, där våra intressen äro så stora. Men för stormakterna måste perspektivet vara ett helt annat. De måste se läget ur sina egna synpunkter, vari Nordens förhållanden framträda som en enda — och kanske oväsentlig —

faktor i ett vida större strategiskt problem, vars bakgrund utgöres, icke blott av de europeiska farvattnen utan även av världshaven. Frågeställningen för dem kan vara: Östersjön eller Medelhavet; eller kanske rättare: Östersjön eller Svarta havet? Den kan också vara: innanhaven eller de öppna haven? Eller den kan ytterligare vara: europeiska farvatten eller utomeuropeiska?

Man blir benägen att fråga sig: i vilken tänkbar maktgruppering kan det sjöstrategiska läget i de nordiska farvattnen ur stormaktssynpunkt bliva av lika stort eller större intresse än i några andra farvatten över huvud taget?

En sådan maktgruppering och ett sådant sjöstrategiskt läge ligger väl icke alldeles utom det möjligas gränser, men synes osannolikare än många andra fall.

En sådan situation eller något liknande en sådan situation måste dock inträffa för att stormakterna skola kunna avstå en division av sina numera till antalet mycket begränsade största artillerifartyg för ingripande i Östersjön.

Läget var ett annat före och under världskriget då flera sjömakter disponerade ett överskott av halvgamla artillerifartyg, som just syntes lämpade för diversioner, såsom t. ex. vid Dardanellerna.

Detachering av stora fartyg till Östersjön torde te sig föga lockande även ur den synpunkten, att ett stort fartyg icke kan utnyttja hela sin kraft vid den måhända prövande passagen in i Östersjön genom de danska farvattnen, då närmast Stora Bält. Faran från ubåtar, minor och kustbefästningar av måttlig storlek kan måhända i rimlig mån uppvägas, men då därtill komma risker från artillerifartyg med svåra pjäser och flygstridskrafter, mot vilka slagfartyget kan behöva utnyttja alla tillgångar av såväl beväpning som manöversförmåga och fart, ter sig forceringen — om sådan erfordras — verkligen föga

lockande i de mycket begränsade farvatten, varom här är fråga.

Därtill kommer slutligen, att Östersjöns hamnar erbjuda få, om ens några dockningsmöjligheter för min- och torpedskadade slagfartyg.

Detta var en viss utvikning från ämnet. Men den var — som jag ser det — icke utan betydelse. Den innebär nämligen, för att se spørsmålet ur en annan synpunkt, att Nationernas Förbunds eller en intervennerande stormakts sjömakt — i de allra flesta fall — icke läser göra sig gällande i hela sin kraft längre in än i Skagerack och Kattegatt. — Detacheringar in i Östersjön av några kryssare eller jagare eller ubåtar synes däremot i åtskilliga fall, om än ej alltid, kunna påräknas. För dylika fartyg synas å andra sidan Öresund i regeln tillfyllest såsom in- och utfartsled.

Dessa nu berörda förhållanden leda till att de mindre östersjöstaterna — såsom t. ex. Sverige och Finland — måste vara beredda att med egna krafter söka lösa sina sjöstrategiska problem inom Östersjön. Sverige t. ex. måste — så vitt jag förstår det — dels med hänsyn härtill, dels, och huvudsakligen, med hänsyn till sin långa östersjökust och sina intressen över huvud taget vid Östersjön och vid dess utlopp — upprätthålla ett sjöförsvar, i vilket ingår en i Östersjön fullt operationsduglig enhet, kustflottan, med en kärna av artillerifartyg med svårt artilleri.

Men den slutsats, vartill jag kommit, är måhända icke utan betydelse för Danmark. Ty även Danmark vänder kuster mot Östersjön — och jag räknar då därtill alla kuster, som ligga söder om trösklarna i de danska genomsejlingsfarvattnen — och dessa kuststräckor samt farvattnen utanför dem hava stor betydelse, delvis genom sin längd och sjöfartsförhållandena inom dem, såsom fallet är med Sveriges ostkust, men också och måhända

huvudsakligen genom sin egenskap av utanverk framför de så betydelsefulla danska genomsejlingsfarvattnen.

Jag har nu framlagt några synpunkter beträffande de olika makternas inställning till vad tyskarna kalla »die Meerengenfrage des Nordens». Vill man så sammanfatta de olika makternas önskemål beträffande de danska genomsejlingsfarvattnen, så skulle man komma fram därtill: dels att åtskilliga makter både innanför och utanför Östersjön torde önska farvattnets öppethållande under de flesta omständigheter, dels att några andra makter i vissa eller kanske de flesta fall torde föredraga, att de danska genomsejlingsfarvattnen äro stängda vid konflikter, som beröra Östersjön.

I denna nu berörda, eventuella motsatsställning mellan olika makter eller maktgrupperingar i norra Europa ligger dold den måhända viktigaste faktorn i det problem, som utgöres av de danska genomsejlingsfarvattnens strategiska betydelse.

Nu vill man kanske fråga: har icke flygväsendets utveckling under de senaste decennierna medfört någon ändring i de danska genomsejlingsfarvattnens strategiska betydelse? Flygplanen äro sålunda icke tvungna att vid förflyttning från Nordsjön till Östersjön eller tvärtom följa de omvägar och kroklinjer, som sjövägarna till Östersjön utgöra i förhållande till fågelvägen; flygplanen äro över huvud taget obundna av de nautisk försvärande omständigheter, som så sätta sin prägel på genomseglingen, i vad fartyg på vattnet angår, av de danska farvattnen.

Till en början må det därvid framhållas, att trafikflygplan icke äro i stånd att övertaga handelsfartygens roll i ett lands varuutbyte med utlandet. Sålunda uppgår t. ex. Sveriges sjöledes burna varuutbyte med utlandet till 25 å 30 millioner varuton per år eller 75 å 80 000 ton.

per dag, för vilket trafikbehovs fyllande torde erfordras tusentals trafikflygplan i rörelse varje dag ej blott inom Europa utan på de mest vidsträckta router utom Europa.

Med andra ord: för Östersjöstaternas varuutbyte västerut spela de danska genomseglingsfarvattnen fortfarande samma roll som tidigare, och flygväsendets stora utveckling under senare tid har i trafikhänseende endast medfört, att en mindre del av passagerar- och posttrafiken avlänkats från järnvägar och sjöfartsvägar.

Ur militär synpunkt ha å andra sidan åtskilliga nya faktorer tillkommit genom flygvapnets utveckling under senaste årtionden.

Ur luftstrategisk synpunkt framträder det sålunda till en början, att flygstyrkor kunna förflytta sig till och från Östersjön i stort sett oberoende av förhållandena i de danska genomseglingsfarvattnen, och alltså oberoende av om Östersjön genom dessa farvattens avspärring praktiskt taget gjorts till ett mare clausum för sjöstridskrafter.

Därnäst framträder det, att avstånden förkortas till och från Östersjön för flygstyrkor, som röra sig fågelvägen och ej behöva vare sig taga omvägen om Skagen eller använda de vindlande farlederna mellan Jylland, de danska öarna och Skåne.

Såsom exempel må anföras, att avstånden mellan Engelska Kanalens mynning och grundbanken Kriegers Flak öst om Møn äro:

fågelvägen.....	omkring	900 km
via Skagen genom Öresund.....	—	1400 -
- — — Stora Bält.....	—	1550 -

Genom att färdas fågelvägen i stället för sjövägen genom Stora Bält från Dover Strait till Kriegers Flak vinner man i distans sålunda omkring 42% eller ej långt från hälften.

Å andra sidan är flygvapnet lika litet som sjövapnet — och ännu mindre än detta — oberoende av baser.

Flygplanens bränsleförråd uttömas hastigt och — vid anfalls- och stridsverksamhet — även deras ammunitionsförråd. Dessa förråd måste då förnyas. Även personalens uthållighet i luften är ringa; personalen måste beredas vila eller ersättas med annan personal. Därjämte må anföras, att ännu så länge bombflygplanens bombblast å ena sidan och aktionsradie å andra sidan stå i omvänt förhållande till varandra; ju större bombblast desto mindre aktionsradie, ju större vägsträcka att tillryggalägga till målet, desto mindre bombblast kan medföras — allt inom vissa maximi- och minimigränser.

Alla dessa nu anförda omständigheter peka på att baseringsfrågan för flygvapnet är av utomordentlig vikt; det gäller för flygvapnet att förfoga över ej blott goda baser, utan även välbelägna = närbelägna baser samt slutligen även — ur skyddssynpunkt — många (spridda) baser.

Mot bakgrund av dessa förhållanden framträder de danska genomsejlingsfarvattnens strategiska betydelse i en ny belysning. Eller rättare sagt: i ny belysning framträder icke blott de danska genomsejlingsvattnens strategiska betydelse utan ock den luftstrategiska betydelsen av de många öar, som dessa farvatten åtskilja, med ett ord: betydelsen av hela det danska sjö- och landterritoriet inom t. ex. den triangel, som bildas av Laesø, Flensburg och Bornholm. Medelpunkten i denna triangel ligger på norra Själlands östra del, i Roskildefjorden.

Om man sedan tager det närbelägna Köpenhamn till medelpunkt för en cirkel med t. ex. 500 km radie — ett modernt större bombplans aktionsradie med omkring 500 kg:s bombblast — så skulle man finna att inom aktionsradien ligga:

Norges hela sydkust jämte Oslo, hela södra och delar av mellersta Sverige jämte Stockholm; Gotland samt Polens och Tysklands samtliga kuststräckor jämte hela norra Tyskland ned till Dresden.

Sätter man passarspetsen i Laesø, räcker aktionsradien över hela Sydnorge med Bergen, mellan-Sveriges industriområde t. o. m. Gävle; Polens kuststräcka ävensom Ostpreussen ligga utanför men Tysklands hela kust i övrigt innanför.

Sätter man passarspetsen i Bornholm, faller Norge bort, men inom periferien stannar Sverige t. o. m. Stockholm ävensom Tysklands samtliga kuster, medan det verksamma området sydostvart utökas t. o. m. Warschau.

Givetvis kan cirkelns medelpunkt tagas var som helst inom den antagna triangeln — på Jylland, på Fyn, på Langeland, Lolland, Falster eller i Skåne — och man ernår därmed vissa mindre förskjutningar i aktionsperiens läge; men i stort sett förblir oförändrat det obestridliga faktum, att det danska sjö- och landterritoriet vid genomseglingssfarvattnen samt i Kattegat och Östersjön utgör ett påfallande centralt och välbeläget utgångsområde för luftoperationer mot de flesta kuster och länder i norra Europa.

Man blir i detta sammanhang även frestad att göra en jämförelse mellan utsikterna för en Östersjöstat att vid behov erhålla stöd av sjöstridskrafter eller flygstridskrafter från Nationernas Förbund eller någon intervenserande stormakt. Det framträder härvid, att — medan utsikterna att erhålla stöd av sjöstridskrafter, åtminstone av starkare sådana, synas mycket små — så torde utsikterna att erhålla stöd av flygstridskrafter, om även i begränsad omfattning, vara större.

Denna förmodan bör dock givetvis icke i något land läggas till grund för en inskränkning av samma lands flygstridskrafter — i förlitande på att Nationernas Förbund beredvilligt skall tillhandahålla vad som fattas. Man må icke glömma, att Nationernas Förbund icke har ett enda flygplan eller fartyg eller någon enda man till sitt omedelbara förfogande utan blott kan prestera militär aktion efter hänvändelse till intresserade för-

bundsmakter, vilka själva avgöra icke blott omfattningen av sitt ingripande utan även om de över huvud taget skola ingripa.

Jag ber så till slut att något utförligare och i ett obrutet sammanhang få framlägga, vad jag för min egen del tror vara den svenska åskådningen om de danska genomsejlingsfarvattens strategiska betydelse.

För det första är det ett svenskt önskemål, att sjöfarten på Sverige fritt och obehindrat kan framgå in i och ut från Östersjön, och jag ber att med några siffror få belysa detta förhållande.

Sveriges varuutbyte landvägen med Norge och Finland är försvinnande litet: praktiskt taget hela Sveriges varuutbyte med utlandet försiggår sjöledes och över svenska hamnar utom den del av järnmalmsexporten från Lappland, som går över Narvik i Norge.

Sveriges hela varuutbyte per år över svenska hamnar med utlandet uppgår till 25 à 30 millioner varuton, varav inemot 10 i import och 15 à 20 i export. Av de inkommande varumängderna upptager Sveriges syd- och ostkust (mellan Falsterbo och Haparanda) 56 0/0, och av de utgående varumängderna skeppas 77 0/0 från syd- och ostkusten. Sveriges östersjökuster förmedla tillsammans $\frac{2}{3}$ (68 0/0) av landets hela varuutbyte med utlandet.

Den allra största delen (70 0/0) av Sveriges varuutbyte med utlandet förmedlas i västlig riktning, huvudsakligen till och från Västeuropa samt Amerika.

Varuströmmen till och från Sveriges syd- och ostkust går i regeln till mer än $\frac{3}{4}$ genom danska farvatten och till den återstående delen genom Kielkanalen. Sveriges sjöhandel med Tyskland och Polen är dessutom till ej ringa del anknuten till Sveriges västkust.

Sammanfattningsvis kan man då säga, att drygt hälften av Sveriges utrikes varuutbyte framföres genom

danska farvatten, vartill kommer den direkta sjöhandeln mellan Danmark och Sverige, vilken även försiggår i stort sett inom samma farvatten ehuru i delvis andra riktningar.

Med stöd av dessa siffror kan man tryggt påstå, att det är ett framträdande svenskt sjöfartsintresse och därmed också ett svenskt försvarsintresse, att passagen genom de danska farvattnen förblir öppen.

För det andra är det ett svenskt önskemål, att svenska sjöstridskrafter — vid neutralitetsvakt och vid vissa krigsfall — skola fritt och obehindrat kunna förflyttas mellan Sveriges sydkust och dess västkust, liksom även att främmande sjöstridskrafter, som vilja stödja Sveriges intressen, fritt kunna inpassera i Östersjön.

För det tredje och sista är det ett svenskt försvarsintresse av första ordningen, att de danska genomseglingssfarvattnen eller det danska territoriet över huvud taget icke utgör basområde för en mot Sverige eller svenska intressen fiendtligt inställd makt, som förfogar över starka sjö- och flygstridskrafter.

Sverige är känsligt för förhållandena å Ålandsöarna, Gotlands försvarsproblem är ett levande svenskt försvarsproblem. Men de risker, som för Sveriges vidkommande kunna föreligga från de danska öarna, äro ändock större.

De danska öarna bilda en centralposition mitt på förbindelselinjen till sjöss mellan Sveriges ost- och västkuster. Från samma position kunna utföras anfall med lant-, sjö- och luftstridskrafter mot Sveriges ur de flesta synpunkter viktigaste landsdelar. Från denna centralposition flankeras Sveriges alla viktigare sjöhandelsförbindelser; därifrån utgående operationer kunna helt lamslå Sveriges ekonomiska liv och dess folkförsörjning.

Ur ett så riskfyllt läge finnes för Sveriges del blott en utväg: den är att med anspänning av alla krafter ordna ett försvar, som — efter måttet av Sveriges tillgångar — emotsvarar det nya lägets faror.

En fara blir icke större, då man ser den i ögonen — den blir då i stället ofta mindre — särskilt om man möter den i fast förvisning, att man gjort och gör allt vad man kan för att bemöta den.

Denna sats torde kunna sägas vara giltig ej blott för Sverige utan för alla stater.

Ingen begär eller ens drömmer om, att en mindre stat ensam skall i längden kunna emotstå ett hänsynslöst genomfört anfall av en stormakt. Men även en stormakt, som i regeln har flera dolda fiender än den har vänner, löper genom ett sådant anfall en viss risk, så snart den anfallna mindre staten har några militära resurser och använder dem väl. — Det är denna »risk-princip», som den svagare staten måste sätta sin lit till och uppbygga sitt försvar efter. — Det är också därför, som varje krona mera till den danska försvarsbudgeten innebär ökad säkerhet, ej blott för Danmark självt utan i andra hand även för Norden i dess helhet — medan varje krona mindre innebär minskad säkerhet.

Men Nationernas Förbund? — Jag har förut talat därom. — Nationernas Förbund har icke ett enda fartyg eller flygplan, icke en enda man till sitt omedelbara förfogande; förbundet har icke heller någon militär stab, som kan planlägga eller snabbt igångsätta hjälpexpeditioner.

Nationernas Förbund är icke en brandkår, som skyndar till, då det brinner; det är knappast ens ett försäkringsbolag, som läcker förlusterna efter branden. Det är på sin höjd en brandvakt, som ropar ut, att det brinner — vem vill hjälpa?

Kan hjälp påräknas? — Det är möjligt, vill man hoppas — men det ligger en djup sanning i några ord av kommendörkaptajn Ipsen i Dansk Tidsskrift for Søvæsen för något år sedan »Nationerne har i den seneste Tid gennemgaaet en haard Skole i Egoisme».

Varje land har i första hand sina egna problem

att lösa, sina egna bekymmer att brottas med. Upprätthållande av status quo i de danska genomseglingssfarvattnen är sålunda i första hand en dansk uppgift — om den än även berör samtliga stater i norra Europa, särskilt Sverige.

Men jag är också övertygad om att denna uppgift — att göra allt som kan göras för att upprätthålla status quo i Bälten och Sundet — kan bli tillfredsställande löst, om det danska riksförsvaret utbygges med beaktande av det förflutnas erfarenheter, med ledning av riskprincipen samt med tillvaratagande av alla de resurser, som ligga i Danmarks geografiska läge, de danska farvattnens säregna nautiska förhållanden och det danska folkets framstående egenskaper.

Betragtninger over et Flaadeprogram.

Flaadens Opgave er i første Række at være Værn imod, at Krigsoperationer føres fra Søen ind paa dansk Jord, og da Danmark har en Søgrænse 100 Gange større end Landgrænsen til Kontinentet, kan Flaaden med god Ret kaldes Forsvarets første Linie. Naar den er brudt, vil Søen som Transportvej begunstige fjendtlige Foretagender til Skade for Landsforsvaret.

Det glemmes ofte, at Danmarks Højhedsomraade foruden Landterritoriet ogsaa omfatter Søterritoriet. Her har den danske Stat adskillige folkeretlige Forpligtelser, og Flaaden har her Muligheder for at virke afværgende mod, at Landet inddrages i Krig under en spændt Situation. Som danske Forsvarsopgaver ligger, staar Hæren begrænset udadtil af Grænsepæle og Strandkanten, medens Flaaden kun indefter har tilsvarende Indskrænkninger. Paa Landjorden findes intet Begreb som: internationalt Territorium, end mindre internationale Færdselsveje med højst udviklet Folkeretsstatus; det er paa Søen, paa og udenfor dansk Højhedsomraade, at Opgaver, der opstaar ved disse særlige Forhold, skal løses.

Flaaden er vort eneste Middel til direkte at øve Indflydelse paa Optakten til truende Tilstande i Farvandene og er vor første Parade mod egentlige Angreb fra Søen, og under Hensyntagen til disse Forhold maa Flaadens Plads og Omfang indenfor det samlede danske Forsvar fastsættes.

Hvis man, udover fornævnte almene Karakteristik af Flaadens Opgaver, nærmere vil gøre Rede for dens Hverv, og de Kaar, hvorunder Flaaden skal anvendes, maa det

fremhæves med stor Vægt, at, bortset fra rent udenrigs-politiske og deraf afledede militærpolitiske Hensyn, vil de militære Opgaver altid være vanskeliggjort af, at de danske Øer former de eneste Færdselsveje fra Nordsøen til Østersøen. Ad disse kommer fremmede Magters Interesser tæt ind paa Livet af os, ja omklamrer det Omraade, som i sig indeholder Sundet og Bælterne. Det er umuligt paa Forhaand at fastslaa, hvorledes disse Interesser vil forme sig, og hvorledes Modsætningerne i den givne Situation vil ytre sig. Her ligger et for dansk Militærpolitik højst karakteristisk Træk, som i sin fulde Udstrækning maa erkendes, for at Midlerne til at føre denne Militær-Politik kan blive hensigtsmæssige. Flaaden maa i sine Ydelser være ligesaa omfattende og elastisk som de Opgaver, den kan blive stillet overfor. Den maa kunne spredes til vidtfgrenede Bevøgningsopgaver til Varetagelse af Neutralitets- og andre mellemfolkelige Forpligtelser og kunne sammendrages til egentlig Forsvar. Den maa være skikket til at opretholde Spærringsforanstaltninger i Farvandene og til paa den anden Side effektivt at medvirke til at bevare Passagen fri fra Nordsø til Østersø eller fra Østersø til Nordsø.

Foruden det ovennævnte strategiske Grundlag skal fremhæves, at dansk Militærgeografi frembyder adskillige strategiske Fordele for et særligt derefter afpasset Søforsvar. De danske Gennemsejlingsfarvande vil berede fremmede Flaaders største Skibe Vanskeligheder med Navigationen og samtidig begunstige lavtstikkende, danske Flaadeenheder. Ved Hjælp af Minespærringer kan der tilvejebringes gunstige Flankestillinger for den danske Flaade i de indre Færvande, selvom de efterhaanden er blevet truet af fjendtlige Foretagender fra Luften. De regulerende Nedrustningsforanstaltninger har formindsket Antallet af Sømagternes Storskibe, saaledes, at der kan paaregnes Ulyst til at udsætte dem for den, i de snævre

Passager stærkt forøgede, Risiko for Angreb ført frem paa Søen, under Vandet og fra Luften.

Følgeslutningen af foranstaaende strategiske Grundlag vil være:

- a) Danmarks Flaade maa være en Kystflaade;
- b) Den maa bestaa af forholdsvis mange Enheder;
- c) Dybgaaende bør være ringe;
- d) Den maa være velegnet til at kunne udlægge og forsvare Minespæringer;
- e) Den maa omfatte Luftstridskræfter,

og man vil heraf straks kunne fastslaa, at man kan se bort fra Krydsere og Hangarskibe, hvis Virkeomraade fortrinsvis er det aabne Hav. Men iøvrigt er den danske Flaade henvist til at underkaste sig de Hovedprincipper, som gælder for al Søkrig, og der gælder i første Række, at Kanonen var og stadig er Hovedvaabnet. Derfor maa Artilleriskibe med svære Kanoner nu som før indgaa i Kystflaaden for at sikre, at Opgaverne kan løses. Tilstedeværelsen af saadanne Skibe tjener paa Forhaand forebyggende Formaal, idet alle neutralitetsstridige eller fjendtlige Foretagender derved faar en betydelig forøget Risiko for Modparten, men bortset herfra er saadanne Skibe nødvendige for, at de lettere Stridskræfter i det hele taget kan udføre deres Opgaver. Minespæringer, der som omtalt maa spille en væsentlig Rolle for danske Søoperationer, vil eksempelvis ikke kunne udlægges og opretholdes uden Støtte af Artilleriskibe, og for at bringe Torpedobaade og U-Baade frem til gunstigt Virkefelt vil svære Kanoner være en særdeles god Hjælp.

Artilleriskibe er Grundstammen i Kystflaaden og vil lige saa lidt kunne undværes som Artilleriet i en Hær. De er Rygstødet for Mineskibe og Torpedobaade, U-Baade,

ja til Dels ogsaa for Luftstyrker og udgør Tyngdepunktet i de taktiske Formationer, som sammensættes af disse Enheder.

Den nuværende Typesammensætning af Flaaden er vedblivende hensigtsmæssig, blot er der Grund til at fremhæve, at Torpedobaaden formentlig ogsaa burde omfatte smaa, hurtiggaaende Motorfartøjer.

I Tilknytning hertil skal det paapeges, at det bl. a. for de omfattende Bevogningsopgaver vilde være særdeles nyttigt om Skibe i Stats- eller Privateje, der var egnede til Formaalet, i Fredstid var indrettet til at medføre sømilitært Udstyr og Armering.

Af strategisk Betydning er Spørgsmaalet om Flaadens Basisforhold, og i saa Henseende maa det stadig anses for nødvendigt, at Københavns Søbefæstning opretholdes tillige med andre Kystværker til Sikring af dels Flaadens Mobilisering dels den fremskudte Basering. Ogsaa Københavns Luftforsvar og Luftværnsforanstaltninger paa Luftmarinestationer er en indirekte Betingelse for den fulde Handlefrihed for Flaaden.

Artilleriskibe.

Siden vort sidste Artilleriskib »Peder Skram« blev bygget, er der sket væsentlige Fremskridt paa adskillige tekniske Omraader saasom i Fremdrivningsmidlet, Skibbygningsmaaden og Beskyttelse mod Træffere over og under Vandet. Til Gengæld har Hensynet til Luftstyrker krævet stærk A. L. Armering og hertil svarende Panserdæksbeskyttelse.

Fraset disse Forhold vil Hovedegenskaberne for »Peder Skram« stadig kunne betragtes som Grundlaget for Nybygninger af Artilleriskibstyper, nemlig:

Kraftig Hovedarmering,
god Pansring og
ringe Dybgaaende.

Det maa bero paa en udtømmende taktisk og teknisk Undersøgelse at fastsætte det Kompromis mellem samtlige Krav, som bedst løser en fremtidig Nybygningsopgave. Her skal det blot nævnes, at for taktisk at kunne løse sin Opgave, maa Artilleriskibet have et Kanonkaliber, der er større end sandsynlige Krydsermodstandere, og have en Beskyttelse, der er væsentlig sværere.

Det kan imidlertid siges, at under et Displacement paa 4000 ts vil man utvivlsomt ikke kunne komme, og denne Forøgelse paa ca. 500 ts i Forhold til »Peder Skram«s Displacement maa bl. a. tilskrives fornævnte Anti-Luftfartøjsarmering og Dæksbeskyttelse mod Luftbomber.

Torpedobaade.

Disse Fartøjers Opgave er Angreb med Torpedoer og Udlægning af Miner fortrinsvis om Natten. Om Dagen er deres Virksomhed normalt knyttet til og dækket af Artilleriskibe. Bl. a. af Hensyn til Minekapaciteten og til, at Torpedobaadene skal kunne følge Flaaden under alle Vejrforhold, maa der regnes med en Tonnage af ca. 300 ts.

Da hurtiggaaende Motortorpedobaade af ringe Tonnage ikke er prøvede her i Landet, er der Grund til i Praksis at undersøge, hvorvidt de Forventninger, som næres til denne Type som Chancevaaben, kan fyldestgøres.

Undervandsbaade.

Undervandsbaade giver Flaaden gode Betingelser for om Dagen at tilføje en artilleristisk overlegen Modstander Tab og vil udøve megen moralsk Indflydelse paa fjendtlige, større Skibe, som staar overfor en Passage af danske Farvande, i hvilke de ofte er henvist til at navigere paa en af Kysterne indskrænket Maade.

Denne Type er saa gennemprøvet, at det ved Nybygning kun er et Spørgsmaal om paa den bestaaende Undervandsbaadsart paa ca. 300 Standardtons at tilføre tekniske Forbedringer.

Minefartøjer.

Da man regner med, at Torpedobaade til Udlægning kan transportere Miner med høj Fart, vil det være forsvareligt i Minefartøjer at lægge mere Vægt paa Minebeholdningen end paa Hastighed, dog maa det fastholdes som et taktisk Ønske, at de Minefartøjer, som er forudsat at virke med Eskadre, kan følge den med Marchfart. Ved Nybygning maa det bero paa en nærmere taktisk og teknisk Undersøgelse, hvorledes Minefartøjer i Fremtiden bør være.

Minestrygningsfartøjer.

Minestrygning er nødvendig for at sikre Flaaden mod Fare fra fremmede eller fjendtlige Miner, og da gamle Torpedobaade ikke har vist sig særlig egnede hertil, er det ønskeligt at der fremtidig bygges særlige Fartøjer til denne Tjeneste.

De bør, med Stryger sat, have tilstrækkelig Fart til at kunne gaa foran Eskadrer under March.

Flyvevæsen.

Da Marinens Luftfartøjer talmæssigt vil være begrænset, og da man i Luften ikke, som paa Søen, kan drage strategiske og taktiske Fordele af lokale geografiske Forhold, maa der lægges særlig Vægt paa, at Flyvevæsenets Materiel i Kvalitet er højst muligt og ikke ringere end Modstanderens. Ved Vurderingen af Flaadens Flyvevæsens Betydning maa tages i Betragtning, at kun specielt dertil bygget Materiel og maritimt uddannet Personal kan løse Ekclaireringsopgaver paa Søen.

Det bør omfatte:

Jagerluftfartøjer,
 Rekognosceringsfartøjer og
 Torpedo-Bombe-Luftfartøjer.

Større civile Passagerluftfartøjer bør i Fredstid ind-

rettes til Mineudlægning, hvis saadan Anvendelse af Luftfartøjer viser sig praktisk gennemførlig.

Inspektionsskibe.

Fremtidig Bygning af Inspektionsskibe bør tage Hensyn til, at gøre saadanne vel skikkede i artilleristisk Henseende til at løse Bevogtningsopgaver og til at foretage Mineudlægning.

Flaadens taktiske Formationer.

I Lighed med hvad der gælder for hele Flaaden, er Artilleriskibet ogsaa Grundelementet i den taktiske Formation, indenfor hvilken et enkelt Artilleriskib vil kunne gøre Fyldest, men Torpedobaade og Minestrygere kan erfaringsmæssigt kun løse deres Opgaver i et Antal af mindst 3. Selvom U-Baade ofte vil kunne optræde enkeltvis, naar de er paa deres Operationsomraade, viser Erfaringen, at et Antal af 3 Undervandsbaade er det hensigtsmæssige for Udfoldelse i Formation støttet af et Artilleriskib. Endskønt vore Torpedobaade kan medbringe Miner, kan det af Hensyn til de deraf følgende Ulemper og Indskrænkninger ikke betragtes som deres Normaludrustning, og man maa derfor, ogsaa af Hensyn til Minemængden, regne med 1 Mineskib i hver taktisk Formation, til hvilken der iøvrigt bør knyttes et Antal Luftfartøjer afhængig af de foreliggende Omstændigheder.

Herefter kan »Delingen» sammensættes som følger:

- 1 Artilleriskib,
- 3 Torpedobaade,
- 3 U-Baade,
- 3 Minestrygere,
- 1 Mineskib og
- Luftfartøjer

For at opnaa en fornøden Kraftkoncentration, maa

en Eskadre bestaa af 2 Delinger bl. a. under Hensyn-
tagen til, at alle Skibe og Fartøjer maa have Eftersyn,
Reparation og Brændstof.

Flaadens Styrke.

Som anført i Indledningen maa Flaaden være for-
beredt paa, med Tilsidesættelse af Koncentrationsprin-
cippet, at dele sine Styrker, og for at give det Personel,
der er om Bord, blot nogenlunde gode Muligheder for
ikke at komme under nedslaaende Kampbetingelser paa
Forhaand og for iøvrigt at kunne løse de foreliggende
Opgaver, maa 2 Eskadrer blive det, som de to Divisioner
nu er for Hæren, nemlig Grundlaget for Bevillingerne.

Hertil kommer saa Flyvevæsenet, hvis Rekognos-
ceringsmateriel, udfra noget lignende Delingsbetragtninger,
som foran nævnt, maa omfatte 2 Luftflotiller til strategisk
og taktisk Luftopklaring. Til offensivt Brug for Søværns-
kommandoen er 1 Flotille Torpedo-Bombe-Luftfartøjer
et Minimum og for at sikre fornævnte Flotillers Virke-
frihed og for at etablere et aktivt Luftforsvar for Kyst-
flaaden, maa der findes et tilsvarende Antal Luftjager-
flotiller, nemlig 3 —

Ialt 6 Luftflotiller.

RESUMÉ.

2 Eskadrer à 2 Delinger à	}	1 Artilleriskib
		3 Torpedobaade
		3 U-Baade
		1 Mineskib
		3 Minestrygningsfartøjer

Motortorpedobaade, Inspektionsskibe, Værkstedsskib,
Luftdepotskib.

6 Luftflotiller à 9 Luftfartøjer plus 40—50 % Reserve.
Skoleluftfartøjer og Luftfartøjer til særlige Formaal.

Søværnsudgifter.

Efter foretagen udgiftsmæssig Undersøgelse vil en Søværnsordning, bestaaende af en Kystflaade med 2 Eskadrer, et Flyvevæsen med 6 Luftflotiller, samt Kystdefensionen m. m. nødvendiggøre en aarlig normal Bevilling paa ca. 25 Millioner Kr.

Til Sammenligning tjener, at et Søværn, omfattende en Kystflaade bestaaende af 1 Eskadre og et Flyvevæsen med 3 Luftflotiller samt Kystdefensionen vil koste ca. 16 Millioner Kr. aarligt.

Heraf fremgaar, at den sidste Halvdel af den her omtalte Flaade kun koster 9 Millioner i aarlige normale Udgifter.

Nye Veje.

Af Kommandørkaptajn P. Lembcke.

Siden Verdenskrigen har maritim tekniske Fremskridt været saa betydelige særligt med Hensik paa Luftvaabnets Udvikling, at dette i høj Grad vil influere paa en kommende Krigs Taktik og Strategi.

I hvilken Retning Udviklingen for den danske Marine bør gaa, skal søges klarlagt i det efterfølgende, idet som Basis herfor de strategiske Hovedlinier i dansk Forsvarspolitik og de taktiske Opgaver først skal angives.

De strategiske Grundlove er konstante, men Muligheden for at følge dem er afhængig af det taktisk gennemførlige og dette igen af Vaaben og Teknik.

Hvor Strategien derfor bremses i sin frie Udvikling, maa nye taktiske Metoder afhjælpe dette i Forbindelse med tekniske Fremskridt.

Dansk Søforsvars Opgave er:

I snævert Samarbejde med Hæren at hævde Landets Selvstændighed og dets Neutralitet, samt at varetage internationale og Folkeforbunds Forpligtelser.

Sønderjyllands Genforening med Moderlandet har udvidet det samlede Forsvars Maal fra en Koncentration om Hovedstaden og Sjællands Forsvar til at omfatte Forsvaret af den sydlige Landsgrænse.

Den interskandinaviske Politik peger mere end tidligere i Retning af et Fællesskab i Forsvarsspørgsmaal, og den politiske Situation i Europa viser bort fra Tanken om isolerede Krige, saaledes at Sandsynligheden er for en almindelig europæisk Krig, hvor den enkelte Stal bliver tvunget til at tage Parti. Afhængig af Forsvarets Kraft vil Valget af Ven og Fjende være frit eller ej.

Dansk Søstrategi maa, begrænset af de for Landet gældende Realiteter, baseres paa: En defensiv Strategi med offensive Muligheder.

Den defensive Kraft af en Styrke, der tvinger en Angriber til krigsmæssige Operationer og bydende Udsigt til med Held at kunne holde ham paa Afstand indenfor bestemt Tid og Rum.

Den offensive Kraft istand til at kunne udnytte en bestemt Situation og at kunne iværksætte en kraftig Forsvarsindsats.

Dette fordrer, at Flaaden er operationsdygtig ved Bevægelighed og Kampkraft. Afhængig heraf maa Strategien begrænses m. H. t. Maal, Tid og Rum, og de taktiske Opgaver dermed koncentrerer stærkt.

At stræbe efter et absolut dansk Søherredømme vil saaledes være unødvendigt for at løse Hovedopgaverne, i Lighed med hvad der vil gælde for en noksaa stærk Sømagt overfor en velrustet og energisk Modstander.

At Fjenden midlertidigt behersker Gennemsejlingsfarvande, begaar Neutralitetskrænkelser eller besætter Landomraade af sekundær strategisk Betydning er mindre væsentligt.

Hensynet til militært Samarbejde med allieret Stat maa — hvor muligt af nationale Grunde — paavirke Strategien i Retning af Danmarks Anvendelse som Brohoved for den Allieredes Offensiv, og dansk Sømagt i Overensstemmelse hermed operere som Forpoststyrke med Hovedopgave at sikre Brohovedet og den frie Op-march hertil, samt forberede den paafølgende Debouchering.

Opgaver som ved nærmere Betragtning falder sammen med de nationale Opgaver.

Hvilket Tidspunkt et direkte Samarbejde med andre krigsførende skal indledes paa, lader sig ikke forudbestemme, men enten vil Forholdene allerede inden Fjendtlighedernes Udbrud ligge saa klart, at det kan forudses,

hvorfra der er Chance for at vente militær Støtte, eller Danmarks Indtræden i Krigen vil ske, efter at denne er udbrudt.

Et Forhold af stor Vigtighed, som særlig for Danmark af politiske Grunde faar Betydning, er, at de militære Forberedelser maa forudses først at blive iværksat, naar det militært set er forsent, d. v. s. naar Opmarch og Mobilisering maa regnes at komme til at foregaa udsat for Angreb, og Overraskelsesmomentets Udnyttelse er blevet forringet.

De strategiske Planer maa tage Hensyn til saadanne ugunstige Forhold ved:

Krigsberedskabets Grad: at alt Liniemateriel er kampklart, d. v. s. i Hovedsagen under Kommando med det faste Personel fordelt til Mobiliseringsposter.

Hoved- og Bibasers Placering, saa Opmarch forkortes, om muligt undgaas.

De af Strategien til Flaaden stillede taktiske Hovedopgaver bliver:

1. Forhindre Landgang paa Sjælland til Angreb paa København i Samarbejde med Hæren.
2. Afværgelse af Luftangreb særlig mod København og Flaadebasis.
3. Hævdelse af absolut Herredømme ved fremskudt Hovedbasis saa Debouchering herfra er mulig.
4. Strategisk og taktisk Rekognoscering.
5. Støtte af Hæren særlig ved Grænseforsvaret.

De sekundære Opgaver:

1. Udøve begrænset Herredømme i Gennemsejlingsfarvandet.
2. Muliggøre en m. H. t. Tid og Rum indskrænket Forbindelse mellem Landsdelene.
3. Forsvar af København ved Angreb fra Søsiden.
4. Alm. Observations- og Bevogningstjeneste.

De alm. taktiske Principper der maa følges er: Kampkraften maa søges bevaret til Løsning af Hovedopgaverne. Taktiken maa derfor være defensiv, men aktiv og anvendende Offensiven hvor muligt.

Flaadens Operationer foregaar ud fra Hovedbasis med visse fremskudte Baser. Disse, der ev. maa improviseres, skal være saa langt fremskudte som muligt mod Offensivens Maal for at forkorte Angrebsopmarch.

Flaadens Bevægelsesfrihed er af største Betydning og en stærk Koncentration nødvendig for Opnaaelse af Kampkraft paa rette Tid og Sted.

Detacheringen er derfor indskrænket mest muligt og lokal Bindning ved Minespærringer kun tilladeligt, hvor det tjener et offensivt Formaal.

Den taktiske Frontretning er i Gennemsejlingsfarvandene bestemt af de geografiske Forhold Nord eller Syd. Fronten bør være saa dyb og saa fremskudt, at den fuldtud udnytter saavel Vaabenes Angrebsmuligheder som de navigatoriske Forhold.

Overraskelsesmomentets Udnyttelse byder de største Fordele og Midler hertil, saa Mørke og Usigthed bør komme i 1. Række.

Minespærringer, offensive og defensive anvendes i udstrakt Grad.

Farvandenes særlige Karakteristik.

Dybderne ringe og selve Sejlrenderne for store Skibe i Virkeligheden kun snævre Kanaler. St. Bælt passabelt for alle Skibe, Sundet kun for Skibe med indtil 8 m Dybgaende.

Miner kan anvendes overalt. Strømforhold kun vanskelige enkelte Steder.

Ll. Bælt kan fuldstændig spærres af en Magt, der blot er i Besiddelse af en af Bredderne ved dets Indsnævring.

Store Dele af Gennemsejlingerne og andre Farvandsafsnit kan til Dels under visse Forhold beherskes af Artilleri, opstillet i Land.

Flyvestyrker kan overalt operere fra Landbasis, og Forholdene tillader Anvendelse af Landmaskiner over Søterritoriet uden større Risiko.

Fjendens Reaktion.

Hvadenten Hovedobjektet er Danmarks Erobring eller Erhvervelse af et mere eller mindre omfattende Herredømme i danske Farvande for at udnytte dette til Gennemførelse af videregaaende Maal, maa Fjendens strategiske Planer baseres paa:

Erhvervelse af Herredømmet i Gennemsejlingsfarvandene.

Okkupation af dansk Territorium i dertil nødvendigt Omfang.

Nedkæmpelse eller Indeslutning af dansk Sø- og Luftforsvar.

Dette vil kræve, at han saa tidligt og overraskende som muligt — baade af Hensyn til dansk Forsvar og anden konkurrerende Magt — vil skyde sine lette Styrker frem foran — nord- eller sydfør Gennemsejlingsfarvandene,

at han vil lade sit Gros følge til Understøttelse,

at han vil spærre Farvandene med Miner i paa-krævet Grad,

at han vil etablere fremskudte Flaade- og Luftbaser paa dansk Territorium,

at han vil okkupere Territorium ved Gennemsejlingerne for at beherske disse fra Land.

De nuværende Midlers taktiske Effektivitet.

I hvilken Udstrækning den foranførte Strategi og Taktik kan gennemføres er afhængig af Midlerne.

I Efterfølgende skal disses Egenskaber og Effektivitet undersøges typevis og samlet:

Kystflaaden bestaar af:

- Skibsdivisionen.
- Torpedobaadsflotillen.
- U-Baadsflotillen.
- Mineskibsflotillen.
- Ministrygerflotillen.
- Inspektionsskibe o. l.

Flyvevæsenet:

- Rekognosceringsplaner.
- Jagere.
- T. og B.-planer.

Kystdefensionen:

- København.
- Issefjorden.
- Smaalandsfarvandet.

Artilleriskibet.

For at beherske Søterritoriet i Udstrækning og Tid fordres et sødygtigt, derfor større Skib, velarmeret og beskyttet i en Grad, der gør det overlegent i en eller flere Retninger overfor sandsynlige Modstander. Ligeledes er en vis Talmæssighed nødvendig.

Vor Søværnslov omfatter kun denne Type til de nuværende ældre Skibes Levetid er slut. Basis for en Flaade vil dermed være borttaget og maa enten erstattes med nye Skibe eller helt andre Midler.

De nuværende Skibes oprindelige Effektivitet er i høj Grad forringet, dels ved den tekniske Udvikling, dels ved Alder. I Hovedpunkterne saaledes:

Armeringen: Det svære Skyts Rækning utilstrækkelig. Antiluftskytset umoderne og faatalligt. Skibene kan saaledes ikke operere uden i Forbindelse med Luftstyrker, bestaaende af Bombeplaner og Jagere.

Beskyttelsen. Det horisontale Panser utilstrækkeligt mod svære Projektiler og Luftbomber.

Ildlederstation, Antiluft- og Antitorpedobaadsskyts-Besætninger fuldstændig ubeskyttede mod Maskinkanon- og Geværild fra Luftfartøjer. Torpedo- og Minebeskyttelse ved Celleinddeling ringe.

Brandfaren meget stor.

Sammenlignet med moderne Skibstyper vil de højst have en Chance overfor Jagere og ubeskyttede Krydsere med 15 cm Kanoner.

Farten: Den ringe Fart kan kun kompenseres ved Overlegenhed i andre Egenskaber, men dette foreligger ikke.

Torpedobaade.

Baadene er byggede til Torpedoangreb mod større Enheder, og den taktiske Grundtanke for deres Anvendelse er Offensiven ved Natangreb og Dagangreb i diset Vejr. De nye Laxen- og Glentenbaade har en meget stærk Torpedoarmering, men Artilleriarmeringen er svag og vil i Forbindelse med en relativ lav Fart gøre disse moderne Jagere underlegne; dette vil ogsaa ofte være Tilfældet overfor andre lette Fartøjer, saaledes at de om Dagen maa understøttes af de langsomtgaende Artilleriskibe. De egner sig derfor daarligt til selvstændige Ekspeditioner, Rekognoscering etc.

Deres Aktionsradius er lille og gør dem stærkt afhængige af Basis.

De er velegnede til Natangrebet og offensiv Mineudlægning, men ogsaa her vil underlegen Artilleriarmering og Fart gøre det vanskeligt for dem at passere Fjendens Dækning. Som U-baadsjagere maa de være forsynede med gode Detektorer, men Dydbombearmeringen er utilstrækkelig, og de vil kunne møde U-baade, der er dem artilleristisk overlegne. De ældre Baades Effektivitet er stærkt reduceret grundet paa Alder.

Om alle Baadene gælder at de daarligt egner sig

til sekundære Opgaver, ligeledes er de komplet blottede for defensiv Beskyttelse mod Luftangreb. Deres Antiluftskys vil kun være tilstrækkeligt overfor enkelte Angribere, er der flere, vil alt paa Dækket i Baadene værende Personel være prisgivet Luftfartøjernes Maskinkanon eller Geværild.

Undervandsbaade.

Deres taktiske Opgave er Offensiv ved Torpedoangreb Dag og Nat mod større Enheder, samt fremskudt Rekognoscering. De 6 af de 8 eksisterende Baade er forældede. Alle har dog en god Torpedoarmering, men Farten er ringe og vanskeliggør at komme i Angrebsposition overfor hurtiggaaende Skibe. De særlige Farvandsforhold, der indskrænker større Enheders Bevægelsesfrihed, vil være i U-baadens Favør, hvorimod de lave Dybder vil berede store Vanskeligheder og yderligere reducere Chancerne for at undgaa de fjendtlige med moderne Detektorer forsynede U-baadsjagere.

Rekognosceringsevnen er ringe.

Aktionsradius i Distance og Tid er betydelig, men Baadene er dog stærkt afhængige af Basis.

Debouchering vil kræve en endog ret vidtgaende Understøttelse for at bringe Baadene ud i aabent Farvand frigjorte for alle Forfølgere.

Mineskibe.

Lossen og Minekranerne er langsomtgaende, forældede Typer, kun egnede til defensive Operationer under Artilleriskibsdækning.

Ministrygere.

De 6 ældre Torpedobaade kan sikre Eskadrens Passage af Minefelter uden at reducere Eskadrefarten, ligeledes udføre offensiv Minerydning under Artilleriskibsdækning.

Baadene kan yderligere anvendes til Torpedoangreb og U-baadsjagt, men deres Effektivitet er selvsagt betydelig ringere end Torpedobaadenes.

Inspektionsskibe.

Enkelte af disse, der er eller kan armeres med 10—12 cm Skyts, Antiluftskyts og Dydbomber, vil saaledes være moderne Jagere jævnbyrdige i Artilleriarmering og kunne anvendes til Bevogtnings- og Patrouilletjeneste, de øvrige vil kun kunne anvendes til Basis tjeneste f. Eks. som Radiostationer.

Miner.

Offensivt anvendt vil de være tjenlige til at borteliminere Kystflaadens Underlegenhed i Kampkraft og Fart ved at indskrænke Fjendens Bevægelsesfrihed.

Den defensive Anvendelse kommer dog i 1. Række ved Farvandsspærring og Basisforsvar. Karakteristisk herfor er den absolutte Nødvendighed af Artilleriforsvar enten fra Skibe eller fra Land.

Motorbaade.

Den torpedobevæbnede Motorbaad har vist sin Eksistensberettigelse under Verdenskrigen, dens Chancer er imidlertid kun ringe i Sammenligning med Torpedo- og Bombeplaners, og da Anskaffelsesbekostningen vil være nærlig ens, maa Luftvaabnet foretrækkes.

Motorbaade af billig og søgaaende Type — beslaglagte Fiskerfartøjer — vil derimod med stor Fordel kunne anvendes til Observations- og Patrouilletjeneste f. Eks. ved Minesfelter.

Luftvaabnet.

Dette er i Øjeblikket kun istand til at løse Rekognoscerings- og en Del sekundære Opgaver, saasom Røgskjul, U-baads- og Minesøgning og Ildobservation.

De nyoprettede T-grupper er for ringe i Antal. Som Bombeplaner er de effektive, men et betydeligt større Antal maa have, før de kan faa Betydning.

De vil her kunne tage Konkurrencen op med Art.-Skibene forsynede med Bomber, der har samme eller større Virkning end 24 cm Projektiler.

Saavel Rekognosceringsmask. som Jagere vil ved deres Armering være anvendelige til Forsvar ved Luftangreb, ligeledes under visse Forhold til Angreb mod uddykkede U-baade og lettere Skibstyper.

Kystdefensionen.

Københavns Sødefension har Betingelser for at løse sine Opgaver i Forbindelse med Minespæringer og Luftstyrker. Udover Patrouillefartøjer og ev. enkelte U-baade kan den ikke regne med Kystflaadens Understøttelse.

Kystbatterierne ved Køgebugt, Smaalandsfarvandet og Isefjorden har ligeledes i Forbindelse med Minespæringer Betingelser for at løse deres Opgaver, men det er et Spørgsmaal, hvorvidt de økonomiske Midler til deres Opretholdelse ikke havde været bedre anvendt paa lette Armeringsbatterier eller helt eller delvis paa Bombeplaneskadriller.

Den samlede mobile Flaade.

Bevægelsesfriheden er indskrænket og Farten ringe. Kampkraften:

Det offensive Element er U- og T-Baade og Torpedo- og Bombeplaner.

Det defensive Element er Artilleriskibe i Forbindelse med Miner og Kystbefæstninger.

Effektivitet. Evnen til at løse de taktiske Opgaver Strategien kræver er ufuldkommen. Med Hovedbasis i Kbhvn. vil Opmarsch være langsom og udsat for Angreb, der med stor Sandsynlighed vil betyde Ødelæggelse i saa høj Grad, at Flaaden dermed har ophørt at

eksistere som taktisk Enhed, hvormed al Tale om en egentlig Søkrigsførelse falder til Jorden.

Lykkes Opmarch, vil den ringe Kampkraft i Art.-skibe henvide til en udpræget Defensiv og gøre det yderst vanskeligt at undgaa fuldstændig Indeslutning og Bevarelse af Mulighed for Offensiv.

Et bestemt Farvandsafsnit vil vel derved kunne beherskes og den tilsvarende Kyststrækning sikres mod Landgang; men Fjenden vil have Operationsfrihed andre egnede Steder og ikke behøve andre Anstrengelser overfor den isolerede og blokerede danske Styrke end en effektiv Bevogtning.

Stiller Forholdene sig saa gunstigt, at det lykkes dansk Styrke at bevare Operationsfrihed og at debouchere til Imødegaaelse af større Angreb, vil Chancerne for at støde igennem til selve Hovedobjektet, fj. Transportskibe, — i Tilfælde af Landgang — eller fj. større Enheder, være ringe, og de Styrker, der atter vil kunne samles efter et saadant Angreb, vil være saa reducerede i Antal og Kampkraft, at Flaadens Optræden som taktisk Enhed dermed vil være Slut.

Mulighederne i Resumé vil se saaledes ud:

Opmarchen til strategisk Position mulig, naar paabegyndt i nogenlunde god Tid.

Muligheden for Bevarelse af Bevægelsesfrihed ringe.

Offensivkapacitet er indskrænket til eet større Fremstød.

Rekognosceringsopgaverne vil, takket være Luftvaabnet, være dem der har størst Chance for at lykkes.

Udsigterne til at gennemføre de opstillede strategiske Minimums Opgaver og til idet hele taget at operere udover en kort Tid i Krigens indledende Begyndelsesstadium er saaledes ringe, og nye Midler og Veje er nødvendige for at bøde herpaa, idet Strategien ikke skal lade sig kommandere af Midlerne.

Nye taktiske Midler.

Luftvaabnet har allerede i de store udenlandske Mariner udviklet sig til en Kampfaktor, hvis Taktik man imidlertid stadig staar noget usikker overfor. Forholdene er desuden mere komplicerede end i Danmark, idet Luftfartøjernes Deltagelse i søgaaende Operationer maa baseres paa Hangarskibe, der baade er kostbare, saarbare og begrænser saavel Antal, som Størrelse af Luftfartøjerne.

Alle større Skibe vil desuden medføre Luftfartøjer til Udskydning fra Catapult, men disses Antal og Størrelse er endnu stærkere begrænset.

Vaabnets karakteristiske Egenskaber.

Stor Bevægelsesfrihed i 3 Dimensioner. Farten meget overlegen alle Skibstyper.

Enheder relativ billig, og hurtige at bygge, saa et Land med indskrænkede Midler kan gøre sine Typer enkeltvis jævnbyrdige med Udlandets.

Evnen til at bære Vægt relativ stor.

Rækkevidde ved Angreb længere end de længstrækende Kanoner.

Træfsikkerheden ved Bombe- og Torpedokastning efter Øvelseserfaringer for Bombers Vedkommende Artilleriet overlegen.

Civile Maskiner vil ofte hurtigt kunne omdannes til militær Anvendelse.

Mod disse positive Egenskaber staar flg. negative:

Aktionsradius i Tid stærkt begrænset.

Ingen Okkupationsevne.

Ildintensitet grundet paa ringe Bombelast meget underlegen Artilleriskibes.

Kort Levealder i Krigstid.

Meget afhængig af Basis, der maa have særlig Beskyttelse mod Luftangreb.

Vejrforhold kan umuliggøre Luftoperationer, hvor Skibe ikke hindres.

Vaabnets Kampegenskaber opfylder i fremragende Grad de taktiske Fordringer om at slaa først, hurtigt og haardt. Overtaskelsesmomentets Udnyttelse.

Torpedoplanerne. Den taktiske Anvendelse er Dag og Natangreb mod Skibe. Naar den tekniske Udvikling i endnu højere Grad har sikret Torpedokastningen, vil Planerne have samme Ildvirkning som U- og T-baade, samme Træfsandsynlighed, og ved Angreb af flere Planer samme Ildintensitet.

Angrebschancerne vil baade under og uden Eskorte af Kampflyvere være U- og T-baades overlegne, og disse vil kun i meget mørke Nætter eller under Vejrforhold, der umuliggør Luftoperationer, ret ekceptionelle Forhold, have en ringe Angrebsmulighed, som Luftvaabnet ikke vilde kunne udnytte.

Bombeplaner. Den taktiske Anvendelse er Angreb Dag og Nat mod Skibe, befæstede Pladser og Aerodromer.

Enkeltvis betragtede som Projektiler er de alt Skibsartilleri overlegne i Rækning.

Selve Bomben er, afhængig af sin Ladningsvægt, et Vaaben, hvis Virkning kan sidestilles med det sværeste Projektils taget i Betragtning, at Maalet er Skibenes Dæk. Under særlige Forhold, hvor Bomben falder umiddelbart ved Skibssiden, kan dens Virkning være lig en Torpedos.

Bomben har i sig selv ringe Gennembrydningskraft, idet Energién hertil maatte skabes ved at forøge Faldhøjden, hvilket vil forringe Træfsikkerheden og yderligere kræve Reduktion af Sprængstoftladning for at opnaa tilstrækkelig Materialestyrke.

Træfsikkerheden er stærkt afhængig af Kastehøjden, der bl. a. bestemmes af Maalets Antiluftskyts Effektivitet, men fra en opnaaelig Minimalhøjde og ved Styrteangreb, har Forsøg givet Resultater, der var Artilleribeskydning paa de sandsynlige Kampafstande overlegen.

Iøvrigt har man tænkt sig at forøge Bombeplanernes Chancer ved umiddelbart før deres Angreb at lade let-

tere Luftfartøjer beskyde Skibenes Dæk med Maskingeværild og bekaste dem med smaa Bomber.

Forsøg har ogsaa vist Nyttens af at lade Luft-Jagere udlægge Røgskjul til Dækning af Torpedo- og Bombeplaners Angrebsopmarch.

Ildintensiteten er meget underlegen Artilleriskibes, da Planerne, naar Bomberne skal være store, kun kan medføre et ringe Antal; dette kan enten kompenseres ved et stort Antal angribende Planer eller ved, at disse sendes tilbage til Basis, afhenter ny Bombelast og gentager Angrebet, hvilket fra Landbasis vil være lettere gennemførligt end fra Hangarskib.

Bombeplanerne vil ligeledes kunne foretage Mineudlægning.

Rekognosceringsplaner. Disses Hovedopgaver er den strategiske Rekognoscering. Aktionsradius maa derfor være størst mulig, ligeledes maa de være kraftigt armerede til Selvforsvar, saaledes at de kan operere uden Eskorte. De vil herved yderligere være anvendelige til offensive og defensive Luftoperationer.

Jagere. Disses Hovedopgaver er Kamp mod Fjendens Luftfartøjer ev. Luftskibe. De maa derfor være i Besiddelse af særlige Manøvreegenskaber, der vil reducere Aktionsradius, høj Fart og god Armering.

Ligeledes maa de kunne angribe Skibe og lettere Fartøjer med Maskinkanon- eller Geværild mod Dækspersonel og yderligere løse Opgaver som Ildobservation, Taageetablering og taktisk Rekognoscering.

Andre Planer. Det er nævnt, at civile Maskiner kan omdannes til militær Brug. Her i Landet vil saadanne Maskiner i Hovedsagen være Trafikmaskiner. Store, ret langsomme, tungt manøvrerende Planer med stor Bærekapacitet og god Plads til Transport af Materiel ev. Bomber eller Miner. Istand til f. Eks. at fremføre en Maskingeværs-Fodfolksdeling.

Resumé. Paa Grundlag af fornævnte og som Basis for videre Undersøgelse skal fastslaaes, at Luftvaabnet:

er alt Skibsmateriel overlegent i Rekognoscerings-evne,

er T- og U-baade overlegent m. H. t. disses primære Opgave, Angreb med Torpedoer mod større Enheder og

ligeledes disse Fartøjer, særligt T-baade, jævnhrydige m. H. t. Udførelsen af en Del af deres sekundære Opgaver: saasom Etablering af Røgskjul og under visse Forhold Konstatering af Minefelter.

er det bedste Værn mod Luftangreb, ingen Understøttelse kræver for at debouchere til Angreb eller andre Forhold,

er istand til at angribe Fjendens Flaade i dens Baser samt dens Flyverbaser,

kan supplere, i visse Tilfælde erstatte Beskydning fra Skibs- og Landartilleri,

er et fremragende Middel til Ildledning fra Skibsartilleri,

ikke er istand til at hævde et permanent Herredømme af Luft-, Sø- eller Landterritorium.

Luftvaabnets Rolle i fremtidig dansk Søforsvar.

Paa Basis af Luftvaabnets taktiske Muligheder for at gennemføre en defensiv Strategi i dansk Søforsvar, saaledes som i det foregaaende klarlagt og med Hensyn tagen til Vaabnets Effektivitet, skal nu undersøges, hvilken Plads, det med Fordel kan udfylde.

I Hovedlinierne kan Luftvaabnet gengive Søforsvarets tabte offensive Muligheder og blive et stærkt Hjælpe-redskab ved Løsningen af de defensive Opgaver.

Offensiven maa saaledes baseres paa Luftvaabnet.

Defensiven paa Kystflaade og Kystdefension.

En Udvikling paa dette Grundlag maa faa en dyb-gaaende Indflydelse paa det samlede Søforsvars Materiel,

baade af taktiske og økonomiske Grunde. Et nyt Vaaben skal skabes, og ældre maa hensynsløst stryges eller ændres i Overensstemmelse med deres nye Opgaver, dette selv, hvor deres Anvendelighed under visse Forhold ikke kan bestrides. Indenfor et ringe Budget, der ikke har Udsigt til at blive forøget i væsentlig Grad, kan der kun skaffes Midler ved at beskære eller ophæve ældre Udgiftsposter.

U-baadene's Evne til at løse deres Opgaver i en Udstrækning, der svarer til Vaabnets Bekostelighed, kan ikke betragtes som fyldestgørende ved Sammenligning med, hvad der kunde opnaas ved Anvendelse af Luftvaabnet. De maa derfor fuldstændig udgaa, og deres Opgaver overtages af Luftvaabnet.

Torpedobaadene's Angrebschancer og Rekognosceringsevne er Luftvaabnets underlegne, og de kræver i udstrakt Grad Støtte af Artilleriskibe eller Landartilleri. Luftvaabnet maa saaledes, som bedre egnet, overtage disse Opgaver.

Torpedobaadene har imidlertid en Række sekundære Opgaver f. Eks. Bevogtning af Minespærringer, U-baadsjagt, Marchsikring af Eskadrerne og Patrouillering, som Luftvaabnet ikke egner sig til; men som byggede med Torpedoangrebet for Øje, egner Torpedobaadene sig heller ikke til Løsning af disse Opgaver, som derfor logisk bør overgaa til en helt ny Type, specielt bygget for det Formaal. Dennes taktiske Hovedegenskaber maatte være:

Artilleristisk overlegne moderne Jagere, i Besiddelse af en vis Beskyttelse. Torpedoarmering, kraftig Antiluftskyts, særlig Beskyttelse mod Luftangreb af Skrog og Dækspersonel, istand til Mineudlægning, Røgskjul, Minestrykning, U-baadsjagt. Ringe Dybgaaende, god Sødygtighed og Fart. Stor Aktionsradius.

I Henhold til ovenstaaende maa Torpedobaadene fuldstændig udgaa og dels erstattes af Torpedo- og Bombeplaner, dels af den nye Type — X-Typen.

Artilleriskibe. Disse er enhver Flaades Rygrad, og Luftvaabnet kan ikke rokke ved denne Kendsgerning. Forsøg herpaa vilde ogsaa være inkonsekvent, idet Luftvaabnets Berettigelse er ved sine særlige Egenskaber at udvide Flaadens taktiske Muligheder og ikke at fortrænge Flaaden. Manglen paa Okkupationsevne udelukker dette.

Luftvaabnet kan derimod meget effektivt supplere Artilleriskibenes svære Ild og yderligere forberede og muliggøre disses Angreb ved Bombeangreb. Det vil derfor være naturligt at indskrænke Artilleriskibenes Antal for at kunne forstærke sine Bombeplaneskadrillers, yderligere da Skibene ikke kan operere uden i Samarbejde med de forskellige Luft-Grupper. Vil man endelig i Overensstemmelse med Søværnsloven ikke bygge flere Artilleriskibe, er Luftvaabnet støttet paa befæstede Landbaser, Minespærringer og defensivt opererende lettere Sø-Styrker — X-Typen — alene om at varetage de offensive Opgaver og Hovedhjørnestenen i de defensive.

Kystbefæstninger. Torpedo- og Bombeplaner vil i mange Tilfælde kunne erstatte, saavel faste Værker, som ambulante Skyts og er ved sin Bevægelighed i høj Grad mere anvendelige.

Kystflaadens fremtidige Sammensætning.

Paa Basis af forudgaaende skal fig. opstilles:

Offensivt Element:

- Torpedoeskadriller.
- Bombeeskadriller.
- Rekognosceringseskadriller.
- Jagereskadriller.
- Særlige Maskiner (beslaglagte civile Trafikplaner).

Defensivt Element:

- | | |
|-----------------|------------------|
| Art.-skibs Div. | Ministryger Div. |
| Ny Type X Div. | Patrouille Div. |
| Mineskibs Div. | |

Befæstede Baser:

Københavns Sødefension.

— Hovedluftbasis.

Hovedflaadebasis fremskudt til strategisk Knudepunkt (Kallundborg).

Fremskudte Luftbaser.

Den økonomiske Basis for den foreslaaede Ændring og Udvidelse af Luftvaabnet er i Hovedsagen:

at U-baaden helt er strøget og

at Orlogsværftet ved Flaadestationens Flytning fra København og Skibsmateriellets Indskrænkning kan nedlægges som Skibbygnings- og Reparationsværft for Kystflaaden; ligesom en Del af Marinens tekniske Institutioner nedlægges, indskrænkes ev. forenes med Hærens.

Ved Overgang fra Torpedobaade til X-Type vil næppe opnaas nogen økonomisk Fordel, og eventuelle Besparelser ved Nedlæggelse af Kystværker vil blive slugt af Bekostningen ved Luftforsvar af Hovedluftbasis og faste Kystværker ved Flaadebasis.

Det ligger udenfor nærværende Arbejde at opstille økonomiske Beregninger, men det maa pointeres, at Luftvaabnets Udvidelse er tænkt absolut afhængig af de opnaaede Besparelser, saaledes at det samlede Budget ikke overskrides.

Et Moment af principiel Betydning for Luftvaabnet er den industrielle Krigsforberedelse.

Tab i Krigstid af Materiel og Personel er saa store, at fuld Kraft straks ved Krigsudbrud maa sættes ind paa Erstatning af begge Elementer.

For Materiellets Vedkommende maatte, saavel den militære, som den civile Industri være forberedt og organiseret med dette for Øje, saaledes at Minimalydelsen kan opretholde Luftstyrken og helst efterhaanden forøge denne.

Fremtidens Strategi og Taktik.

Den nye Flaadeorganisation influerer ikke paa de strategiske Opgaver, der forbliver de gamle, men nu vil Flaaden i Modsætning til tidligere have Udsigt til at løse dem.

De strategiske Opgaver fordeles saaledes:

Operationsomraadet St. Bælt udvidet efter Forhold og Muligheder med Østersøen og Kattegat, tildeles Kystflaaden, opererende fra Hovedbasis, der for at undgaa Opmarch, er henlagt til Operationsfeltet. (Kallundborg).

Operationsomraadet Ll. Bælt. Farvandet spæres fuldstændigt med Miner o. a. paa et Sted, hvor disse effektivt og udelukkende kan forsvares ved ambulante Skyts i Land, kun assisteret paa Søen af Minefartøjer og mindre Patrouillefartøjer.

Operationsomraadet Sundet. Forsvaret base-res paa Sødefensionens Forter og dermed forbundne Minespærringer samt Luftgrupper.

Det samlede Operationsomraade. Den samlede Krigsskueplads. Luft-Divisionen fra Hovedbasis ved København.

Fordelingen af de taktiske Opgaver bliver:

Luftvaabnet.

Angreb paa større Enheder og Transportflaader.

Afværgelse af Landgangsforsøg.

Afværgelse af Luftangreb paa Kystflaaden og befæstede Baser. (København).

Angreb paa fjendtlige Flaade- og Luftbaser.

Rekognosceringen.

Kystflaaden.

Deltagelse i Luftvaabnets Offensiv mod Landgangsforsøg og fjendtlige Flaadegrupper.

Defensiv. Beherskelse af visse Farvandsafsnit.

Befæstede Baser.

Københavns Søfront selvstændigt Forsvar af Hovedstaden fra Søsiden og Basis for Luftoperationer i Sundet.

Hovedluftbasis i København. Hovedstadens Luftforsvar. Sømilitære Operationer i Sundet.

Fremskudt Flaadebasis. Forsvar af denne. Støttepunkt for Kystflaade og Luftgrupper.

Krigsledelse og Kommando.

Den politiske og strategiske Krigsledelse vil kræve et øverste Kommandoorgan for at sikre Samarbejdet mellem Land-, Sø- og Luftstyrker.

Direkte underlagt dette og indbyrdes uafhængige er Hærens og Flaadens Overkommandoer. Under denne sidste ligger igen Kystflaaden, Kystdefensionen og Marineluft-Divisionen.

Bortset fra Luftgrupper attacheret Kystflaade og Kystdefension er Marineluft-Divisionen saaledes autonom direkte underlagt Flaadeoverkommandoen. Dens særlige strategiske og taktiske Opgave vil kræve en sideordnet Stilling med Kystflaade og Kystdefension, og at Ledelsen udøves af en særlig Chef, der sikrer Samarbejdet imellem Værnene og leder, saavel de særlige maritime Luftoperationer, som de med Hæren kombinerede.

Til Slut skal pointeres, at de Opgaver, der kan løses med de Midler, der kan opretholdes for det nuværende Budget, er stærkt indskrænkede, men at nærværende Plan er opstillet saaledes, at den kan danne Basis for en Udvidelse af Søforsvaret efter de deri angivne Linier, dersom Regeringen ønsker at forøge Opgaverne.

Ny Panserprojektil-Type.

Af Kaptajnløjtnant Topsøe-Jensen.

Ved at forsyne Panserprojektiler med en særlig formet «Kappe», der svejses til Projektilets Forpart, synes det nu

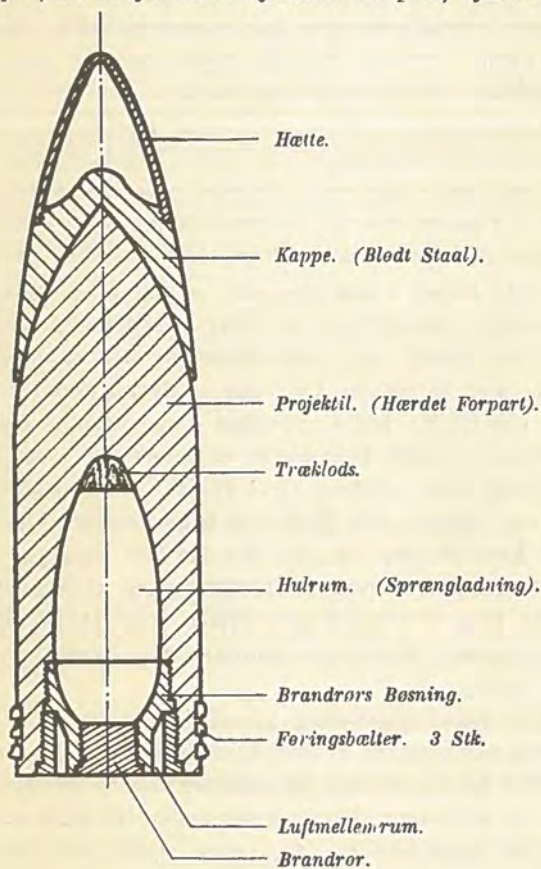


Fig. 1.

at være lykkedes at hindre, at Projektillet preller af selv ved Anslagsvinkler indtil ca. 30° med Normalen. (Se Fig. 1).

For imidlertid at give Projektilen en for Flugten i Luften gunstigere Forpartsform, fastskrues fortil udvendigt paa Kappen en saakaldt «ballistisk Hætte» forfærdiget af forholdsvis tynd Staalplade, hvorved endvidere opnaas, at Projektilens Tyngdepunkt falder forholdsvis længere tilbage i Forhold til dets Længde. Projektilens Længde udtrykt i Kaliber ligger omkring: 4,0. Projektilens Forpart er en Omdrejningsparaboloide, idet Projektilspidsen dog er noget afrundet.

Anslagsvinkler paa ca. 25° — 30° med Normalen kan meget vel forekomme paa de store Skudafstande, man nutildags maa regne med, men ved saa skraat Gennembrud af Panserplade vil Projektilbunden blive udsat for et overordentligt kraftigt Slag, idet Bunden passerer Kanten af Hullet i Panserpladen — saa kraftigt at Projektilbunden undertiden vil blive fuldstændig afrevet, inden Brandrøret har bragt Sprængladningen til Detonation. For at hindre Afrivning af Brandrøret har Firmaet: »Hadfield's Ltd.», Sheffield konstrueret et Panserprojektil, i hvilket Brandrøret er indskruet i en bagtil indsnævret Hals, medens selve Projektilens Sideflade forløber den indsnævrede Hals eller Brandrørsbøsning. Ved denne Konstruktion optages det kraftige Slag paa Projektilens Bagpart under Gennembrydning af Sidefladens bageste Del, der eventuelt afrives som et ringformet Stykke, medens Brandrørsbøsningen med Brandrøret forbliver intakt.

Panserskydningsforsøg afholdt i England har vist, at Tilbøjeligheden til at Projektilbunden afrives er størst ved store Anslagsvinkler og indenfor visse Grænser desto større jo mindre Anslagshastigheden er (d. v. s. med voksende Skudafstand). Endvidere synes de afholdte Forsøg at have vist, at Projektiler med indsnævret Brandrørsbøsning forbliver intakte ved Anslagshastigheder, der er ca. 60—70 m/sec mindre end de Anslagshastigheder, hvorved et tilsvarende almindeligt Projektil i 100 % Tilfælde faar afrevet Bunden.

Dette vil med andre Ord sige, at den nye Projektil-Type giver paalidelig Virkning paa betydelig større Skudafstand end den nu almindeligt anvendte Projektil-Type med massiv Bund.

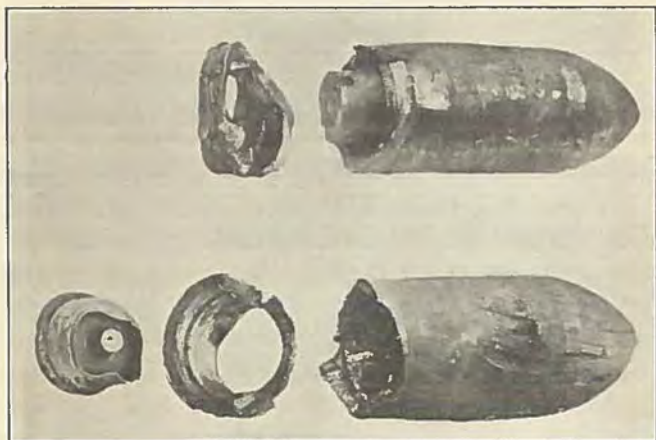


Fig. 2.

Paa ovenstaaende Fotografi, der med velvillig Tilladelse af »Hadfield's Ltd.« gengives her, ses to Projektiler, der begge efter Gennembrydning af en Panserplade har faaet afrevet Bunden, men paa Projektilet af den nye Type er Brandrøret dog forblevet intakt. Hætte og Kappe er paa begge Projektiler fuldstændig afrevet ved Gennembrydningen.

Bog anmeldelse.

Arthur Bryant: *Samuel Pepys, The Man in the Making.*
Cambridge 1933.

Blandt Samtidens Dagbogsforfattere er Samuel Pepys den mest berømte, og han har med Rette faaet Prædikatenet »udødelig«; der er ganske vist ogsaa andre fortræffelige Dagbøger fra Restaurationens bevægede Tidsalder, men naar Pepys ikke desto mindre tager Prisen hjem, skyldes det den Aabenhjertighed, hvormed han afslører sig selv i sin Dagbog, som kan karakteriseres som et litterært Mesterværk; han lægger blot sin syndige Sjæl med alle dens ydmygende Laster og menneskelige Skavanker; hvad andre næppe vil indrømme overfor sig selv, betror han aabent og ærligt til disse Dagbogsblade, som — af let forstaaelige Aarsager — er skrevet med Anvendelse af Datidens Stenografsystem, hist og her afbrudt af en ejendommelig Blanding af franske, spanske, latinske og græske Ord.

For dette Tidsskrifts Læsere har Navnet Pepys imidlertid en ganske særlig Interesse. Han er Førerskikkelsen i Datidens Marineadministration, og uvurderlige er de Tjenester, Skræddersønnen yder sit Land igennem den lange og trange Aarrække, fra han 1660 begynder som Sekretær hos sin Halvonkel Sir Edward Montague, der dengang var Øverstkommanderende paa Flaaden, for kort derefter at blive Departementschef i Admiralitetet, og indtil han ender som Flaadens Nestor og almindelig anerkendte Redningsmand.

Det er denne Side af Pepys Liv, som Arthur Bryant har taget sig for at skildre, og i det foreliggende Værk beskæftiger Forfatteren sig med de første 37 Aar af hans Tilværelse — *The Man in the Making* — for i en se-

neres Fortsættelse — *The Saviour of the Navy* — at tage fat paa hans virkelige Storhedsperiode.

Bogen er skrevet paa Grundlag af den omfangsrige Litteratur, der findes om Pepys, men er ganske naturligt først og fremmest støttet paa Dagbogen, som Pepys — paa Grund af svigtende Synsevne — ophører med at føre, da han er 37 Aar.

Det er imidlertid ikke den senest kendte Dechiffriering af Dagbogen, der er anvendt; denne, der udkom i Slutningen af Halvfemserne, var præget af den victorianske Tidsalders Snerperi. Visse Sætninger og Vendinger var udeladt og erstattet af Prikker og Streger, som fik Læseren til at forestille sig det værste.

Men en ny Udgave af Dagbogen, hvori Størsteparten af de hidtil udeladte Dele er medtaget, er under Forberedelse. Den er Forfatterens Hovedkilde, og herved faar denne Biografi en større Værdi end tilsvarende, tidligere Skildringer af Pepys, idet dette nytillførte Materiale er af væsentlig Betydning for den, der søger at skabe det sande Billede af Pepys. Forfatteren siger, at de Mennesker, der finder, at han er for fri i sine Citater, kan han kun svare, at »den, der gaar ind for at skildre den mest aabne af alle Mænd, maa selv være aaben«.

Det er meget interessant at læse Biografien af denne Skikkelse, der med en enestaaende Flid og Nidkærlighed søgte at dygtiggøre sig til den Departementschefstilling, som han havde faaet — mindre paa Grund af Kvalifikation, end fordi han blev protegeret af Montague.

Pepys indsaa hurtigt, at et Oprydningsarbejde var i højeste Grad paakrævet, hvis Marinen skulde komme paa Fode igen; Administrationen var uduelig og korruperet, Flaadens Skibe var i Forfald, de Handlende vilde ikke paatage sig Leverancer til Flaaden, fordi de ikke fik deres Betaling, og Mandskabet fik Hyren udbetalt i Form af Pengeanvisninger, som ingen vilde indfri. (Paa samme Tidspunkt havde vi, som bekendt, ogsaa her i Danmark

Vanskeligheder i Orlogsflaaden, fordi Folkene ikke fik de dem tilkommende Lønninger).

Pepys blev hurtigt en rig Mand; Lønnen var ganske vist ikke stor, men han modtog talrige Gaver, dels af de Handlende, naar han skaffede dem deres Penge, og dels af Officerer, som han skaffede Udkommandoer.

Set med Nutidens Øjne, kan det kun karakteriseres som Bestikkelser, men Samtiden saa noget anderledes derpaa; Lønnen i sig selv var for ringe til at leve af, endsige til at der deraf kunde gemmes hen til Alderdommen, og Pension var endnu ikke opfundet. Saaledes udtaler den berømte Statsmand, Marquis'en af Halifax, i sin Bog om Karl den Anden: »Er en Mand ubestikkelig, maa han passe paa, at det ikke rygtes, for ikke at udfordre Omgivelserne«.

Og det maa siges til Pepys' Undskyldning, at han, i Modsætning til sine Medarbejdere i Administrationen, altid først saa paa Flaadens Fordel, og ikke paa nogen Maade saa igennem Fingre med de Menneskers Handlinger, af hvem han havde modtaget Gaver.

Vi hører om, hvorledes han tog sig af Skibsmandskabernes Forplejning, fordi han havde forstaaet, at »naar en Soldat marcherer paa sin Mave, saa svømmer Sømanden paa sin«.

»For Englændere, og i Særdeleshed Søfolk, er Bugen deres Gud, og det maa derfor altid erindres af de Mennesker, der administrerer Provianteringen af Flaaden, at enhver Forringelse af Provisionernes Kvantitet eller Kvalitet virker til at gøre Folkene modløse og vil irritere dem paa deres ømmeste Punkt, og at saadanne Foranstaltninger vil give dem Afsky for Kongens Tjeneste fremfor en hvilken som helst anden Ubehagelighed, der paalægges dem«.

Hans Anseelse og Magt voksede meget hurtigt, og det kunde derfor ikke undgaaes, at han fik en Del Fjender, navnlig mellem sine Embedsbrødre. Men det var

dem umuligt at komme ham til Livs; han var for dygtig og flittig, og de for udelige og efterladende i deres Embedsførelse til, at de kunde faa Held med deres Angreb; endvidere var Pepys meget forsigtig med Hensyn til de Bestikkelser, han modtog.

Forfatteren fortæller om de store Fester, Pepys holder i sit pragfulde Hjem, og om hvorledes Rigets Store forlader hans Hus, bæret over at have været Gæster hos denne indflydelsesrige og mægtige Person.

— Og saa vender Forfatteren Medaillen, og lader Læseren se dens Revers: „... Hvor vilde hans fine Gæster været blevet forbavsede, hvis de havde set deres smilende og belevne, lille Vært i visse andre Situationer i det rigt udstyrede Hjem; hvis de to Dage forinden havde set ham ligge grædende i sin Seng, fordi hans Kone var vred paa ham paa Grund af, at han havde brugt Øjnene lidt rigeligt i Teatret, eller været Vidner til hans Opvaagnen en Nat, medens denne Tyran stod bøjet over ham med en rødglødende Ildrager for at knibe ham, fordi hun i sin skinsyge Fantasi havde fundet ud af, at han samme Dag var bleven set sammen med en anden Kvinde«. (Pepys var som bekendt meget kvindekær).

Medio 1669 slutter Dagbogen, kort Tid efter dør Mrs. Pepys, og Forfatteren har valgt dette Tidspunkt til at slutte Skildringen af Pepys Ungdom og første Manddomsaar. Men hans Virksomhed herefter, indtil han i 1689, efter at Jacob den Anden er flygtet, maa tage sin Afsked, er ikke den mindst interessante, og det er med Ønsket om, at det ikke vil vare for længe, inden Forfatteren indfrier sit Løfte om at udsende Beretningen om denne Periode, at man efter endt Læsning lægger Bogen til Side.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Marts 1934).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

Det engelske Admiralitet har udsendt den aarlige Oversigt over engelske, amerikanske, japanske, franske, italienske, sovjet-russiske og tyske Flaadestyrker pr. $1/2$ 1934.

Af Oversigten skal de 3 Hovedskemaer anføres.

I. Færdigbygget Materiel.

Skibstype	England med Kolonier	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet-Union	Tyskland
Slagskibe	12	15	9	9	4	3	6
Slagkrydsere	3	—	—	—	—	—	—
Krydsere	50	21	31 ⁵⁾	15	24	6	8
Minekrydsere	1	—	5	4	—	2	—
Mineskibe	4	—	—	—	—	—	—
Monitører, Netlæggere	4 ¹⁾	1	—	—	—	—	—
Hangarskibe	8 ²⁾	3	5 ⁴⁾	2 ⁷⁾	1 ⁸⁾	—	—
Flotilleførere	18	—	—	25	20	—	—
Jagere	134	251 ³⁾	101	48	74	17	16 ⁰⁾
Torpedobaade	—	—	—	3	4	—	16
Undervandsbaade	52	82	59	94	43	16	—
Sloops	30	—	—	12	26	4	—
Motorbaade	—	—	—	13	42	—	—
Kanonbaade	—	10	4	41	6	—	3
Flodkanonbaade	17	8	10	9	2	—	—
Ministrygere	27	43 ⁴⁾	12	25	48	6	29

¹⁾ Incl. 1 Netlægger, 1 Maalslæbningsskib. ²⁾ Incl. 2 Moderskibe. ³⁾ Incl. 12 udrustet som Ministrygere, 8 beregnet til «Coast Guard Service». ⁴⁾ Incl. 6 udrustet som U-B-Bjærgnings-skibe. ⁵⁾ Kystforsvars- el. Specialskibe ikke medtaget. ⁶⁾ Incl. 1 Moderskib. ⁷⁾ Incl. 1 Moderskib. ⁸⁾ Incl. 1 Moderskib. ⁰⁾ Klassificeret i Tyskland som store Torpedobaade.

II. Materiel under Bygning.

Skibstype	England med Kolonier	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet-Union	Tyskland
Slagskibe	—	—	—	1	—	—	2
Slagkrydsere	—	—	—	—	—	—	—
Krydsere	10 ¹⁾	11	2	6	6	—	—
Minerkrydsere	—	—	—	—	—	—	—
Monitorer, Netlæggere . .	—	—	—	1	—	—	—
Hangarskibe	—	3	—	—	—	—	—
Flotilieførere	3 ²⁾	—	—	7	—	—	—
Jagere	24 ³⁾	32	4	1	4	—	—
Torpedobaade	—	—	4	—	—	—	—
Undervandsbaade	9 ⁴⁾	6	6	15	22	—	—
Sloops	14 ⁵⁾	—	—	1	—	—	—
Motorbaade	—	—	—	—	1	—	—
Kanonbaade	—	2	—	12	—	—	—
Flodkanonbaade	1	—	—	3	—	—	—
Ministrygere	—	—	2	—	—	—	—

III. Projekteret Materiel.

Skibstype	England med Kolonier	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet-Union	Tyskland
Slagskibe	—	—	—	—	—	—	1
Krydsere	—	6	2	—	—	—	—
Minerkrydsere	—	—	1	—	—	—	—
Jagere	—	—	6	—	—	—	4
Torpedobaade	—	—	—	—	—	—	5
Undervandsbaade	—	—	3	—	—	—	—
Kanonbaade	—	—	—	—	—	—	1
Ministrygere	—	—	2	—	—	—	6

¹⁾ Incl. 3 ikke paabeg. ²⁾ Incl. 1 ikke paabeg. ³⁾ Incl. 8 ikke paabeg. ⁴⁾ Incl. 3 ikke paabeg. ⁵⁾ Inkl. 2 ikke paabeg.

Sverige.

Udrustninger.

Udrustningskonto 3,6 Mill. Kr. (jfr. T. f. S. 1934 S. 140).

Sommer 1934. Panserskibsdiv.: »Sverige«, »Gustaf V«, »Oscar II«; Jagerdiv.: »Klas Uggl«, »Klas Horn«, »Ehrenschild«; U-B.jagtafd.: »Jacob Bagge«, »Sigurd«; Vedetbaadsdiv.: »Regulus«, »Rigel«, »Vega«; Krydserdiv.: »Ornen«, »Psilander«, »Vesta«; U-B.div.: »Svea« (Chefsskib), »Gripen«, »Draken«, »Ulven«, »Illern«, »Büvern«, »Uttern«, »Hajen«, »Sülen«; Flyveafd.: »Dristigheten« (Chefsskib) med et Antal Luftfartøjer, samt 3 Tendere.

Efteraaret 1934. Panserskibsdiv.: »Sverige«, »Gustaf V«; Jagerdiv.: »Klas Uggl«, »Klas Horn«, »Ehrenschild«; U-B.afd.: »Svea« med »Gripen«, »Draken«, »Ulven«, »Büvern«; Vedetbaadsdiv.: »Regulus«, »Rigel«, »Vega«; Skoleafd.: »Oscar II«, »Dristigheten«, »Sigurd«, »Vesta«; Flyveafd.: »Jacob Bagge« med et Antal Luftfartøjer, samt 4 Tendere.

Vinter 1934—35: 2 Panserskibe, 3 Jagere, 5 U-B samt Luftfartøjer og Tendere.

Særlige Udrustninger. Sejlskoleskibe: »Af Chapman«, »Najaden«, »Jarramas«; Vinterskoleskib: »Oscar II«; Motor-torpedobaade Nr. 3—4.

Prøvetogter. Indenfor Finansaaret 1934—35 regnes med Færdiggørelse af flg. Materiel: Krydseren »Gotland«, 3 U-Baade: »Delfinen«, »Nordkaparen«, »Springaren«, samt 2 Vedetbaade: »Jägaren«, »Kaparen«.

Frankrig.

Nybygning.

Forslaget til Nybygningsprogram 1934 omfatter bl. a. 1 Slagskib af »Dunkerque«-Typen, 1 Jager og 2 U-B. Marineministeren (M. Piétri), der iøvrigt samtidig fremsatte 3 andre meget omfattende Lovforslag om Organisationen af henhv. Flaadens Brændselsforsyning (Oprettelse af Oliedepoter), det maritime Flyvevæsen og Kystforsvaret, kommenterede Slagskibets Bygning 1) med Henvisning til »visse andre Magters« Slagskibsbygning 2) med den Udtalelse at den paany foreslaaede Tonnage paa 26000 ts.¹⁾ maatte erkendes som

¹⁾ Jfr. engelsk Udtalelse (T. f. S. 1933 S. 190) om Slagskibstypens Tonnage (22 000 ts): »... the minimum figure which would give adequate protection, suitable endurance...«, samt dette Hæfte S. 207.

Minimumstonnage til den paakrævede Artilleriarmering (2 × 4 Stk. 33 cm K., 16 Stk. 15,5 cm A. T. Skyts, 12 Stk. 10 cm A. L. Skyts samt 30 Stk. mindre A. L. K.), den nødvendige Fart (30 Knob), samt moderne Beskyttelse mod Artilleri-, Torpedo- og Luftangreb.

Krydsere. Som et Eksempel paa de nye Krydsertypers stedse voksende Pansring oplyses, at Krydseren *«Gallisonnière»* (Stabelafløb Nov. 33, ca. 7600 ts, 9 Stk. 15,5 cm K., 8 Stk. 9 cm A. L. K., 4 Stk. 55 cm. T.rør, 32,5 Knob) forsynes med 68 mm Panserdæk og 110 mm V. L. Panser.

M-T. Baade. Med de nye M-T. Baade, der nu stationeres i Kanalområdet (bl. a. *«B. 10»*), er opnaaet Fartpræstationer paa 55 Knob (jfr. T. f. S. 1933, S. 374, 1934, S. 94).

Tyskland.

Nybygning.

Til Panserskib C. (*«Ersatz Braunschweig»*) blev Kølen lagt i 1933. Stabelafløb forventes Juni 1934.

Organisation.

Pr. ¹/₁₀ 33 oprettedes to nye Kommandoposter: Führer der Torpedoboote (F. d. T.) i Swinemünde og Führer der Minensuchboote (F. d. M.) i Kiel.

Norge.

Personel, Organisation.

Søofficerskorpsets organisationsmæssige Styrke udgøres efter 1933 Forsvarsordningen af flg. Personel: 2 K-Adm., 5 Kommandører, 15 Kom.-kaptajner, 52 Kaptajner, 52 Løjtnanter.

I Budgetforslaget 1934—35 foreslaas Oprettelse af en Maskinlinje ved Søkrigsskolen i Overensstemmelse med 1933-Lovens Forsættninger. Der paaregnes for det kommende Aar optaget 5 Maskinkadetter.

Kystartilleriet, der efter 1933-Loven skulde overgaa fra Hæren til Søforsvaret, og hvis Budget 1934—35 er beregnet til 1,3 Mill. Kr. (det samlede Budget for Søforsvaret bliver saaledes 10,8 + 1,3 = 12,1 Mill. Kr.), indgaar pr. ¹/₇ 1934 organisatorisk i Søforsvaret.

Nybygning.

Det nye Mine- og Øvelsesskib *«Olav Tryggvason»* (jfr. T. f. S. 1934 S. 142) har som omtalt en Hovedarmering paa 4 Stk. 12 cm P. K. L/45, opstillet enkeltvis i Diametralplanet. Kanonerne er fremstillet i Norge efter Tegninger fra Bofors. Pris pr. Kanon 110 000 Kr. Vægt af Kanonrør m. Mek. er 2625 kg., af Kanon m. Aff. 7500 kg. Projektivvægt = 21 kg, $v_0 = 800$ m. Max. Elevation = 45°, Skudvidde 19 000 m ved Prøveskydning i Jan. d. A.

Den projekterede Torpedoarmering (2 Stk. 45 cm T-rør) er foreløbig ikke opstillet i Skibet.

*England.**Flaade-Budget.*

Budget 1934/35 beløber sig til 56,5 Mill. £, 2: en Forøgelse paa ca. 3 Mill. £ i Forhold til indværende Budget. Af Budget-Debatten i Parlamentet, der i Aar synes at have berørt en Række principielle, almen-interessante Spørgsmaal, bl. a. Luftvaabnets Udvikling, Slagskibstypens Fremtid, Øvelses- og Uddannelses Samarbejde mellem de 3 Værn, Ønskeligheden af et fælles Forsvarsministerium og Enhedsledelse af de 3 Værn m. v., skal iøvrigt under de flg. Pkt. anføres Udtalelser bl. a. af First Lord m. fl., der belyser Admiralitetets og andre engelske Synspunkter overfor visse Problemer.

Personel, Uddannelse.

Flaadens samlede Personel opføres til 93 200 Mand 2: en Forøgelse paa ca. 2000; Personelkurven, der har været i fortsat Nedgang siden 1927, er saaledes vendt (jfr. T. f. S. 1933, S. 188).

First Lord oplyste, at ialt 88 % af det samlede Personelantal anvendtes til *«sea-service»*, samt at man til Belysning af Udvælgelsesgraden for den egentlige Mandskabsstyrke kunde anføre, at der kun antoges 7 % af Ansøgerne.

First Lord omtalte endvidere med Henblik paa Personellets Fremtidsmuligheder m. v. 1) de fortsatte Bestræbelser for at forbedre Udvælgelse og Uddannelse af Officerer, förfremmet fra *«lower deck»*, i den Hensigt at give disse samme Adgang til højere Avancementer som andre Officerer (*«ex-cadets»*);

2) Forsøgene paa at forbedre Avancementsvilkaarene for yngre Søofficerer (incl. commanders) — jfr. T. f. S. 1933, S. 189.

3) de forbedrede Muligheder for menige m. fl. ved Overgang til civil Virksomhed efter endt Tjenestetid (*«improved facilities for vocational training and for resettlement in civil life»*).

Antallet af Skibsdrenge er fastsat til 2650 (sml. Aar 1933: 2450, Aar 1930: 1300, Aar 1924: 4200).

Nybygning, Materiel.

Nybygningsprogram 1934 omfatter 3 Krydsere af »Minotaur»-Klassen (ca. 9000 ts), 1 Krydser af »Arethusa»-Klassen (ca. 5200 ts), 1 Hangarskib, 1 Flotillefører og 8 Jagere, 3 U-Baade, 6 Sloops, 1 Netlægger, samt forsk. mindre Enheder.

Af Programmets mere betydende 25 Enheder vil 20 blive bygget ved private Værfter (»by contract»).

Til Belysning af Englands kraftige Nybygnings virksomhed anføres, at i 1934 vil ialt 84 Enheder blive færdiggjort (afleveret), være under Bygning el. blive paabegyndt — heraf vil 31 blive afleveret.

Krydsere. First Lord beskæftigede sig indgaaende med Krydserproblemet i Lys af Londontraktatens for England saa utilfredsstillende Betingelser. Til Raadighed staar udelukkende Tonnage indenfor 15 cm Krydser-Klassen, nemlig ca. 85 000 ts, af hvilke ca. $\frac{1}{3}$ bliver udnyttet ved 1934 Programmet — hovedsagelig til Udbygning af den nye »Minotaur»-Type, der som bekendt maa ses som et direkte Svar paa den seneste japansk-amerikanske Krydser-type, der ganske distancerer den engelske »Leander»-Type (7000 ts., 8 Stk. 15 cm K.) i artilleristisk Henseende. Det maa derfor formodes, at »Minotaur»-Krydseren indenfor sin 9000 ts store Tonnage vil faa 12 Stk. 15 cm K. i Tripletaarne.

Hangarskibe. Traktattonnage 135 000 ts, nuværende Tonnage 115 350 ts. First Lord ledsagede Forslaget om Nybygning af 1 Hangarskib med flg. Bemærkning: »This country was the pioneer in this type of vessel, and of the six aircraft carriers they possessed to-day three were experimental types and according to modern requirements no longer had the speed necessary for craft of that sort nor the power to operate the necessary number of aircraft.»

England synes saaledes at ville fastholde Hangarskibet som Krigsskibstype ved at indlede en Fornyelse af det nuværende Materiel, der som bekendt — bortset fra »Hermes» — udelukkende bestaar af ombyggede Skibe, oprindelig bestemt til andre Formaal. Om Hangarskibets fremtidige Størrelsesorden oplystes intet direkte, men selv indenfor Traktat-Tonnagen vil der være Plads til et 20 000 ts Hangarskib (sml U. S. A.: »Ranger» 13 800 ts, »Enterprise», »Yorktown» 15 000 ts; Japan: »Ruyjo» 7600 ts, planlagt »N»-Type 10 000 ts).

Jagere. Traktattonnage 150 000 ts, Topnage i 1936 90 000 ts.

I Byggeprogram 1934 fortsættes med de senere Aars Serie-Bygning Notillevis (1 Flotillefører + 8 Jagere i Flotillen — jfr. »Defender», »Eclipse», »Fearless» og »Greyhound»-Typerne).

U-Baade. Byggeprogrammets U-Baade fordeler sig med 1 Mine-U.-B., der fortsætter den Type, der efter Verdenskrigen genoptoges saa sent som i 1932 med »Porpoise» ($\frac{1500}{2060}$ ts, 120 Miner), og med 2 Kyst-U.-B. af S-Typen (f. Ex. »Swordfish» $\frac{640}{835}$ ts).

First Lord ledsagede sin Omtale af U-B. Materiel og Bjærgning med flg. principielle Bemærkning: »After exhaustive and anxious consideration they had come to the conclusion that the raising of a sunken submarine in time to save life by that means was not a feasible operation, and that the most certain and, indeed, only practical method of saving life was the Davis submerged escape apparatus, which was now fitted to all submarines, and for the future they proposed to rely only on this for saving life», idet der henvises dels til de engelske Erfaringer¹⁾ om U-B.-Bjærgning (»Poseidon», »M. 2»), dels til de amerikanske Erfaringer og Beslutninger i saa Henseende (jfr. T. f. S. 1934, S. 93).

Slagskibe. Som en Folge af Washington- og Londontraktaternes Bestemmelser, der for Slagskibsmateriellet forudsætter Byggepause indtil 1936 — bortset fra den specielle italiensk-franske Bygetilladelse, der imidlertid kun har resulteret i Frankrigs »Dunkerque»-Type — har alle de 5 maritime Hovedmagter under betydelige økonomiske Ofre opretholdt Slagskibsmateriellet i kampdygtig Stand ved omfattende (ofte fleraarige) Ombygninger under Hensyntagen til Tidens tekniske Udvikling. Det omhandlede Materiel hidrører i Hovedsagen fra Aarene 1912—1922 og har saaledes Levealdre mellem 22—12 Aar.

Der henvises lævrigt for henhv. Englands, Frankrigs, Italiens, Japans og U. S. A.'s Vedkommende til T. f. S. 1933, S. 190, 478, 581, 586 og 587.

For Englands Vedkommende oplyses specielt flg.: Antal Slagskibe under Kommando har hidtil været 12 (af 15 ialt). Paa Grund af Moderniseringsarbejder nedsattes Antallet nu til 11 — heraf 6 i Home Fleet og 5 i Middelhavet. Naar »Ramilies» i August d. A. afleveres efter endt Modernisering vil flg. være under Arbejde: »Repulse», »Warspite», »Malaya» og »Royal Oak».

Til Belysning af Udgifternes Omfang anføres flg. Tabel:

¹⁾ Trænings-Tanke findes nu i Hong-kong, Gosport og paa Malta.

. . . it was plain that by reducing the capital ship to 10 000 tons, we should be deliberately playing into the hands of the aggressor and dangerously reducing the defensive power of the country attacked. Neither technically, strategically, economically, politically, nor even "pacifically", could this country accept a 10 000-ton capital ship, and this was probably the reason why all responsible investigators who had examined this proposition had unanimously turned it down.

Adm. Roger Keyes sluttede sig i Parlamentsdebatten til disse Udtalelser om Slagskibstypen bl. a. med flg.: . . . No submarine officer had any illusion as to the limitations of his vessel when he was called upon to attack a well-screened battleship. Capital ships and battleships were now provided with an anti-aircraft defence which rendered them no more liable to destruction by the bombs and torpedoes of aircraft than by the torpedoes of a submarine or the guns of their equal . . . "

Forsyninger. I Anledning af Forespørgsler om Olie etc. Kul oplystes flg. vdr. Admiralitetets Synspunkter herom (jfr. bl. a. Acworth's Tilslutning til »back-to-coal movement«): Financieelt (beskæftigelsesmæssigt) vilde en fuldstændig Omlægning af Forbruget fra Olie til Kul for hele Flaaden i Fredstid betyde en Forøgelse paa kun $\frac{1}{3}$ % af hele Landets aarlige Kuludvinding. En ensidig Aftagning fra Wales vilde betyde en Forøgelse paa 3 % af denne Landsdels Kuludvinding.

Teknisk, strategisk ansaas Fordelene ved Anvendelse af Olie for absolut afgørende overfor Spørgsmaalet. Forudsat at Flaaden blev anvendt i engelske Hjemmefarvand vilde Anvendelse af Kul frembyde adskillige Fordele forsyningsmæssigt »but the advantage completely disappeared if the Fleet were operating elsewhere. Contrary, therefore, to what appeared to be a general impression, the Navy's fuel supply was rather better assured with oil than if it depended on Welsh steam coal. For those and other reasons, so long as other nations used liquid fuel for their warships, the British Navy had got to do the same.»

Iøvrigt oplystes, at Admiralitetet bl. a. med Henblik paa indenrigs Forsyning i Krigstid havde sin Opmærksomhed stærkt henvendt paa Forsøgene med Olieudvinding af Kul m. v.

Fleet-Air-Arm. Paa 1934-Budgettet figurerer F. A. A. med 1,3 Mill. £; Udgiften til Flaadens specielle Luitvaaben udgør saaledes 2,3 % af det samlede Flaadebudget.

Af First Lord's Memorandum, der ledsager 1934 Budgettet, kan iøvrigt udledes flg. Oplysninger om F. A. A.:

1. Antal Luftfartøjer til Flaadens Brug, der nu er 159 + 29 Stk., forøges med 12 Stk. (organiseres i 2 flights; Fordeling efter nærmere Bestemmelse til Hangarskibene el. Slagskibe, Krydsere).

2. Officerspersonel fra Flaaden udgør 70% (ca. 140) af F. A. A.'s samlede Antal -pilots.

3. Ialt 21 Enheder (Slagskibe, Krydsere) er nu udrustet med Katapultinstallation (sml. bl. a. U. S. A., Japan, hvor næsten alt Slagskibs- og Krydsermateriel er forsynet med Luftfartøjer). Om de engelske Slagskibes Katapultinstal. oplystes specielt: "The development and fitting of catapults for launching aircraft is proceeding steadily, and new ships are being fitted as they commission for service. A satisfactory design for fitting on the turrets of capital ships has now been developed and tested, and the type is being fitted as opportunity arises."

Af Parlamentsdebatten skal fremdrages enkelte Udtalelser til Belysning af Synspunkter overfor F. A. A.s Stilling i Almindelighed og det engelske Luftvaabens Betydning i Særdeleshed.

First Lord udtalte i Anledning af F. A. A.s Andel i det samlede Flaadebudget (2,3%): " Both Services were vitally necessary. The Navy and Air Force were complementary to each other, The Fleet depended more and more upon its Naval Air Arm. The Admiralty regarded it as the spear-head of the Fleet, and were prouder of it than of any arm of the Service. It was equally true that the Air Force depended on the Navy, for without the Navy its fuel supply, as well as everything else that came oversea, would be in jeopardy. The Air Force was going to help more and more in protecting our commerce in narrow waters, but we must remember that of the large number of British ships at sea all over the world about 85 per cent, were at present out of reach of land-based aeroplanes. It would be impossible to do away with surface ships altogether until commerce took to the air. . . ."

Luftministeren (M. af Londonderry) udtalte: " because I am convinced that whatever sea power may have meant to this country in the past, and whatever it may mean to-day either as a defence and a protection or as the medium of commercial activity, that older power must in future be accompanied by air power This latter need not and cannot replace the former. But the functions of sea power and air power are complementary and closely interwoven, as well in the field of commercial activity as in the matter of defence. . ."

U. S. A.

Flaadefordeling.

Pr. April d. A. vil U. S. A.'s Flaadestyrker i Hovedsagen
atter blive forlagt fra Stillehavskysten til Atlanterhavs-
kysten. Det drejer sig om ialt ca. 100 Enheder: 9 Slagskibe, 3
Hangarskibe, 17 Krydsere, 59 Jagere og 9 U.-B. U. B. Styrken
vil saaledes i Hovedsagen forblive baseret ved Stillehavs-
stationerne.

Franske Troppetransporter ved Verdenskrigens Udbrud.

Af Orlogskaptajn F. A. H. Kjølsen.

I »Tidskrift for Søvæsen«'s Oktober Hefte f. A. har Chefen for Søtransportvæsenet, Kommandørkaptajn Bidstrup skrevet en interessant Artikel om »Militært Søtransportvæsen«, hvor blandt andet forskellige Eksempler paa Troppetransporter under Verdenskrigen er nævnt.

Spørgsmaalet om Transporter af Tropper paa Søen er desuden i denne Vinter indgaaet som Led i »Sølieutenant-Selskabet«s strategiske Søkrigsspil, hvor Diskussionerne om formaalstjenlige Marchformationer og Eskorte, ja, om saadanne Transporter overhovedet er mulige mere herhjemme med vort nuværende reducerede Flaademateriel, har været rejst og gjort til Genstand for interessante Meningsudvekslinger.

Disse Problemer frembyder uden Tvivl stor Interesse for den danske sømilitære Strategi, idet man maa erindre, at vi maaske ikke alene kan blive stillet overfor denne Opgave selv, men ogsaa efter al Sandsynlighed netop vil faa fremmede Magters Troppetransporter under den ene eller anden Form som Angrebsobjekt, og det derfor har Betydning at studere fremmede Magters Anskuelser om disse Spørgsmaals praktiske Udførelse og undersøge disses Erfaringer vedrørende direkte eller indirekte Eskorte, Marchformationer, Kommandoforhold o. s. v.

Som Følge heraf har jeg ment, at det maaske kunde være af Interesse til Belysning af disse vigtige Spørgsmaal at fremdrage endnu et Eksempel paa Verdenskrigens Troppetransporter, som hidtil kun har været lidet omtalt herhjemme, og blandt andet ikke har været nævnt

blandt Eksemplerne i oven citerede Artikel, nemlig Frankrigs Transport af 70 000 Mand afrikanske Kolonialtropper, som ved Krigsudbruddet i August 1914 overførtes fra Frankrigs Kolonier i Nordafrika til Moderlandets Forsvar.

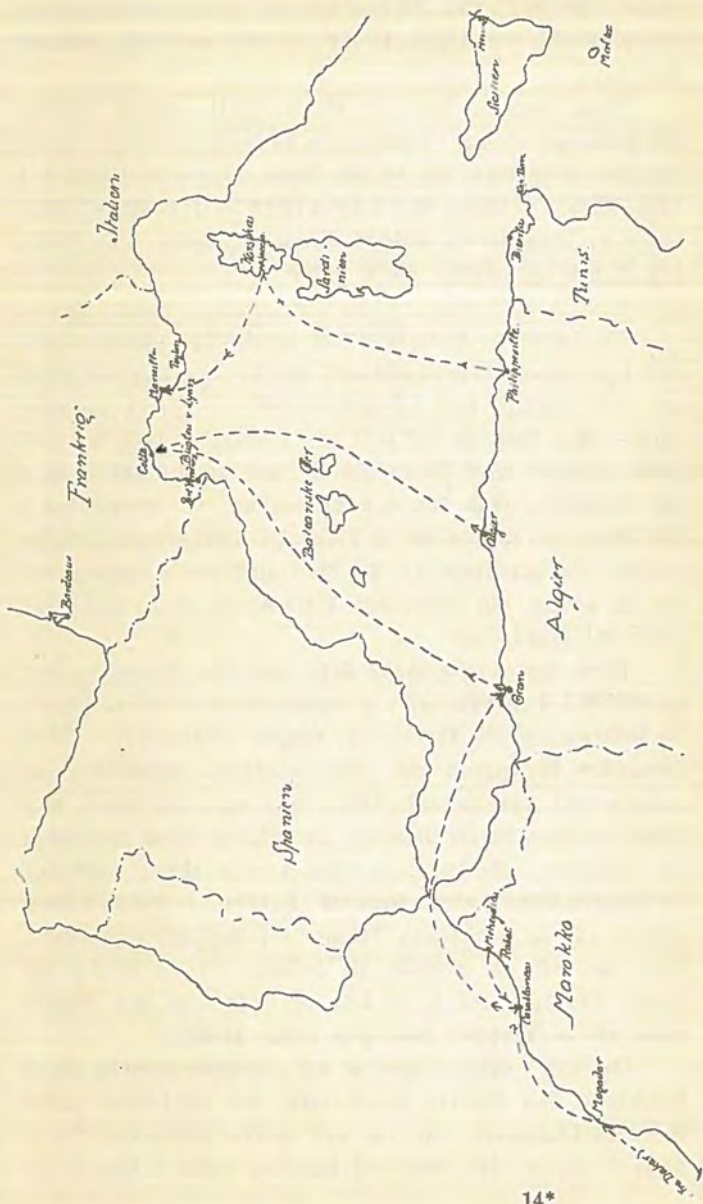
Grundlaget for disse Oplysninger er hentet fra Marinestabsskolen i Paris, og Kilderne stammer væsentlig fra de herom afgivne officielle Rapporter samt fra et Arbejde, hvor dette Emne berøres, udarbejdet af Lieutenant de Vaisseau Laurin.

Som bekendt hvilede hele den franske Op march ved Krigsudbruddet i 1914 paa den saa ofte omtalte Hovedoperationsplan, der er almindelig kendt under Betegnelsen Plan XVII, som er udarbejdet af Generalstaben i Paris og godkendt af Conseil supérieur de la défense nationale.

Denne Plan, som indtil da har været omgivet med lige saa stor Hemmelighedsfuldhed, som den nu er almindelig kendt, i alle Tilfælde indenfor den militære Faglitteratur, hvilede paa følgende Grundidé, nemlig »at det skulde være den Højstkommanderendes Hensigt at gaa over til Angreb, saasnaart alle Styrker var sammen draget.«

For at gennemføre dette, at faa Styrkerne samlet, har det igennem mange Aar været af vital Betydning for Frankrig at faa sine Tropper fra Nordafrika og da i Særdeleshed det XIX' Korps fra Algier transporteret til selve Moderlandet for at anvendes paa Frankrigs Østgrænse.

Denne Transport, som altid omtales som le transport spécial, er altsaa først og fremmest et landmilitært Foretagende, idet Krigsministeriet iflg. Planen var bestemmende ikke alene om Troppernes Sammeuddragning, men ogsaa om selve Sø-Transportens Udfø-



relse saaledes f. Eks. Valg af Ud- og Indskibningshavne, Bestemmelse om Afgangstider, ja selv om Transportens Sikring.

Den Opgave, der iflg. Plan XVII skulde tilfalde Marinen ved denne Transports Udførelse var af mere bunden Art, idet det skulde være Flaadens Opgave i Middelhavet at skabe en *couverture à distance*, saaledes at Transporten uhindret kunde passere, kun dækket af faa og relativt ældre Skibe.

En nærmere Analyse af de forskellige Synspunkter, der i de mange Felttogsplaner, der lige fra 1868 til 1914 har set Dagens Lys i Frankrig, vil — omend interessant — dog føre alt for vidt i en Tidskriftartikel, og idet Hovedlinierne eller Tendensen i disse skal trækkes op i det følgende, skal det kun bemærkes, at der næsten i alle Planerne spores en til Tider dyb Uoverensstemmelse mellem de maritime og de land-militære Synspunkter, og da særlig om hvorledes Udførelsen af Transport *spécial* skulde ske.

Efter den fransk-tyske Krig, var der i Frankrig lige op til 1887 kun Tale om »at holde ud« overfor en fjendtlig Indtrængen paa Territoriet, derpaa i Perioden til 1890 hævdedes Princippet om »den stærkere Defensiv«, og endelig ved Aarhundredeskiftet følte man sig stærk nok til at overgaa til en Offensiv, der skulde føres kraftigere og hurtigere, efterhaanden som Aarene skred, saaledes at Generalstabschefen General Joffre i 1913 kunde skrive, »at de afrikanske Troppers Transport maa koste, hvad den vil og fremfor alt bringes til en heldig og hurtig Løsning, for at vi kan optræde med alle disponible aktive Tropper mod den tyske Armé«.

Det var i disse Tider, at en udpræget offensiv Aand besjælede den franske Hærledelse, der da blandt andet hævdede Dogmerne om, »at den bedste Sikkerhed for et Angreb er, at det føres til Bunds« samt f. Eks.: »at

Uforsigtighed kan være den bedste Beskyttelse i en udpræget Offensiv o. s. v.

I denne Jordbund af landmilitære Doktriner om Offensiv var altsaa Plan XVII spiret frem, og medens der senere vil blive gjort nærmere Rede for Detailler vedrørende den Del af Planen, der omfatter Udførelsen af Transport spécial, skal den Rolle som tildeltes Flaaden først behandles, og heri vil det vise sig, at den ansvarlige franske Flaadeledelse ikke kunde følge Hærens lige nævnte Læresætninger om Offensiv, naar disse bevægede sig fra det faste Land udpaa det mere omskiftelige Hav.

Den 7. April 1914 modtog Viceadmiral Boue de Lapeyrère, der paa dette Tidspunkt førte sit Flag ombord i den franske Middelhavsflaade, og som Følge heraf var Højstkommanderende for de franske Søstridskræfter, (først senere flyttedes den maritime Centralledelse med Stab i Land og tog Sæde i Paris), den fortrolige Operationsplan Nr. XVII, som han derpaa lod gaa videre til Contreadmiral Darrieus, der kommanderede Division spéciale, som netop havde til særlig Opgave at sikre Transport spécial.

Denne Operationsplan, der skulde være gældende fra 15. April 1914, gik blandt andet i detaillerede Bestemmelser i Hovedtrækkene udpaa, at 30 000 Mand ved Mobiliseringen skulde transporteres til Søs fra Algier til Frankrig i et Antal dertil egnede store Passagerdampere, der skulde afgaa paa nærmere angivne Tider, enkeltvis, med Maksimalfart til Havnebyen Cette paa Provence's Kyst. Selve Transportens Beskyttelse skulde som nævnt baseres paa en indirekte Sikring udført ved en offensiv Optræden af Flaadestyrken i Middelhavet, medens nogle ældre Skibe, samlet som Division spéciale, havde til Opgave at sikre selve Transportskibene.

Kun i et Punkt (Ordrens Stykke 6 og 7) var der

levnet Flaadechefen en endda begrænset Ret til eventuelt at lade Skibene, der helst skulde afgaa enkeltvis, samle i Konvojer, dog maatte saadanne Konvojers Dannelse ikke forsinke de fastsatte Afgangstider.

Altsaa et magert Resultat af Marinens igennem Aar hævdede Anskuelser, nemlig at kun Flaaden kunde og skulde have Ansvar for og Bestemmelsesret over alle Operationer, der udførtes paa Søen.

Flaadechefen protesterede da ogsaa energisk og indsendte den 28. Juli 1914 sit sidste Indlæg i Sagen bilagt med Chefen for Division spéciale's Rapport, hvori hævdedes, at denne Division var for svag overfor moderne Kampkrydsere, og at Opgaven under de nærværende Omstændigheder kun kunde løses ved at koncentrere alle Transportskibene i faa større Konvojer og give hver af disse en direkte Eskorte paa mere moderne Materiel.

Viceadmiralen, der i et og alt sluttede sig til dette Standpunkt, endte sit Indlæg med følgende kategoriske Udtalelse. »Enhver anden Fremgangsmaade er efter min Mening et Æventyr, som jeg ikke ønsker at yde min Medvirken til.»

Trods dette lød Regeringens Svar herpaa af 30. Juli — altsaa paa Verdenskrigens Tærskel — at Plan XVII skulde følges, at Tropperne skulde over saa hurtigt som muligt, og fremhæver Nødvendigheden af Anvendelsen af hvert Transportskibs Maksimalfart, udelukker Konvojeringsprincippet samt »trøster» til Slut Flaadechefen med, at han blot skal bidrage sit til, at Plan XVII skal lykkes ved at udføre den planlagte Offensiv med Flaaden, idet Ansvar for Planens Resultat i alle Tilfælde laa hos Krigsministeriet!

Hele denne Udvikling var saaledes baseret paa den fra Hærledelsen udsendte Parol om Offensiv, hvis utvivlsomt berettigede landmilitære Opfattelse ikke uden videre

kan overføres paa maritime Forhold. Det fundamentale ligger i Væsenforskellen mellem den landmilitære og den maritime Opfattelse af Sagerne, thi medens man til Lands muligvis kan skabe en vis Sikkerhed ved en Offensiv, er Forholdene som bekendt ganske anderledes til Søs, hvor en Front ikke kan holdes som med Landtropper, og hvor en offensiv Handlemaade fra en Flaades Side kun kan skabe Sikkerhed indenfor en bestemt Aktionsradius, der er uhyre let bevægelig som Følge af Skibes store Bevægelsesfrihed.

Hvad Spørgsmaalet om Ansvar angaar, saa er det vel ikke muligt at lade den Højstkommanderende til Søs være uansvarlig, naar det drejer sig om 30 000 Mand Skæbne, og naar han tydeligt ser, at en Fare truer dem, men man maa vel ogsaa have Lov til at gaa ud fra, at Hæren ikke vilde have insisteret fuldt saa kraftigt paa at overtage Ansvaret, dersom den havde haft samme Opfattelse af Risikomomentet, som Flaadeflotten havde.

Hvorom alting er, forbavses man højlig over, at denne Krigsplan, for hvis Løsning alle Kræfter i Frankrig burde have været fast forenet, kunde være saa ensidig landmilitært paavirket, at man ser en Arméoverkommando ikke alene dirigere, men ogsaa vilde paatage sig Ansvaret for Operationer til Søs.

En højst beklagelig Situation for Landet, der saaledes umiddelbart før et Krigsudbrud saa sin Flaades Øverstkommanderende staa med en Operationsplan, som han totalt misbilligede, en Situation, der burde have været undgaaet, dersom hvert Værn i Tide havde lært at holde sig til sin Kompetence.

Der skal nu i det følgende gøres Rede for de Bestemmelser i Plan XVII, der angaar: Organisationen af selve Transporten.

De Havne, hvori Tropperne skulde koncentrereres efter Mobiliseringens Ikrafttrædelse, var fastsat til Oran, Algier og Philippeville paa Nordafrikas Kyst samt Ajaccio paa Korsika.

Med Hensyn til Ankomsthavne i Frankrig kunde følgende tre komme i Betragtning nemlig Port Vendres, Marseille og Cette, blandt disse valgtes den sidste som den bedst egnede Havn for Algiertropperne, Marseille, som den nærmeste, bestemtes til Anvendelse for Korsikasoldaterne, medens Port Vendres kun skulde bruges som Reserve.

I alle Havne kunde selv store Dampere gaa til Kaj, hvad der forudsattes som en Nødvendighed for hurtig Udskibning af Tropper, og følgende Styrker skulde foreløbig koncentrereres i de respektive Havnebyer.

Algier: 17 000 Mand, der skulde overføres imellem den tredie og syvende Mobiliseringsdag, hvortil der fordredes en samlet Tonnage paa 25 000 ts.

Oran: 7 000 Mand, der skulde overføres imellem den tredie og femte Mobiliseringsdag paa ialt 11 000 ts.

Philippeville: 1700 Mand paa femte Mobiliseringsdag paa 3000 ts.

Ajaccio: 4500 Mand paa femte Mobiliseringsdag paa 6000 ts.

Ialt 30 000 Mand, hvoraf 25 000 Mand fra Algier som tilhørende det XIX Korps, paa ialt ca. 45 000 ts.

Hvad angaar Indskibning og Installation ombord af Soldaterne, saa er der i dette Øjemed i hver fransk Havneby af nogen Betydning etableret en permanent Institution kaldet Commission de port, som i det væsentlige har den samme Opgave som vort Søtransportvæsen, og som træder automatisk i Funktion, naar Mobilisering beordres.

Dens Medlemmer bestaar af: Garnisonens Øverstkommanderende, som er Præsident, af 2 Officerer af Hæren og 1 Søofficer, der eventuelt kan erstattes af en

Embedsmand fra det sømilitære Udskrivningsvæsen som militære Medlemmer, samt 1 Vandbygningsingeniør og endelig Rederne for større Rederier som tekniske Medlemmer.

Kommissionens Opgave er at planlægge Ind- og Udskibning, desuden Installationen ombord af Tropper i de til Raadighed staaende Koffardidampere, samt sikre Tilstedeværelsen af Slæbekræfter og Organisationen af Kranner med tilhørende Personel, Rekvisition af Kul og Kultransportmidler m. m.

Ifølge Plan XVII skulde straks ved Mobiliseringens Begyndelse ialt 27 til Transporten egnede Dampere pr. Radio dirigeres til ovennævnte Havne. Disse Dampere tilhørte 3 store franske Rederier, hvis Skibsførere i Forvejen var forsynet med fortrolige Mobiliseringsinstrukser, hvis Indhold ogsaa var redigeret af Plan XVII.

Instruktionerne gik ud paa enkeltvis Sejlads paa særlige Ruter med Maksimalfart. Med Hensyn til Møde med fjendtlige Krydsere beordrede Instruktionerne, at man efter at have forsøgt at undslippe og forsvare sig m. m. til sidst »skulde træffe Forholdsregler for at bjærge ombordværende Troppers Eksistens.» Hvad der maa forekomme at være en meget vanskelig Opgave for et ubevæbnet Passagerskib med 16 Knobs Maksimalfart!

Transportens Sikring skulde foretages af den franske Flaade, hvis Sammensætning her angives, som den var efter Koncentrationen i Toulon d. 25 Juli 1914.

Kampskibet: Courbet. Kommandoskib (Viceadmiral Boue de Lapeyrère).

1' Kampskibseskadre: (V.-Adm. Cocheprat) Diderot, Voltaire (K.-Adm. Lacaze) Danton, Condorcet, Mirabeau, Vergniaud (ca. 18 000 ts, XII-30,5 cm, XXII-14 c., 20 Kn.).

2' Kampskibseskadre: (V.-Adm. Le Bris) Verité,

Patrie, République, Justice (K.-Adm. Tracon), Démocratie (ca. 15 000 ts IV-30,5 cm, X-19,4 c., 14 Kn.).

Division de complément: (K.-Adm. Guepratte) Suffren, St. Louis, Gaulois, Bouvet (ca. 12 000 ts IV-30,5 cm, X-14 cm, HX-10 cm, 18 Kn.).

Division spéciale (til Dels forældet Materiel): (K.-Adm. Darrieus) Jaureguiberry (12 000 ts), Krydserne: Cassard (4000 ts), Cosmao (2000 ts), D'Entré-Castreaux (8000 ts), Pothuau (5500 ts) (Gennemsnitsfart 19 Knob).

1' Krydserdivision: (K.-Adm. Rameyde Sugny) Michelet, Ernest Renan, Edgar Quinet (ca. 14 000 ts, IV-19 cm, XII-16 cm, 23 Kn.).

2' Krydserdivision: (K.-Adm. Serres) Cambetta, Victor Hugo, Jules Ferry (12 600 ts, IV-19 cm, XVI-16 cm, 23 Kn.).

En Torpedobaadsflotille paa 6 Eskadriller, 2 Eskadriller U-Baade, Minefartøjer etc. etc.

Princippet for Sikringen skulde være en Offensiv af Flaaden rettet mod Øst i Samarbejde med den engelske Middelhavseskadre, medens den direkte Beskyttelse af Transporten skulde overdrages Division spéciale.

Medens Planerne for Flaadens Offensiv foreløbig lades ligge, skal vi nærmere betragte Division spéciale's Opgave, som skulde bestaa i at give Transportfartøjerne alle Oplysninger om fremmede Krigsfartøjers Tilstedeværelse paa Ruterne, at opbringe mistænkelige Skibe i Farvandet, nedkæmpe fjendtlige Krydsere osv.

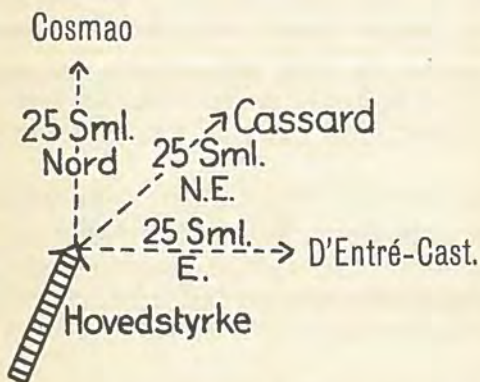
For at løse denne Opgave havde Kontreadmiral Darrieus udstedt følgende Ordre til sin Division:

•1) Koncentration i Algier for alle Fartøjer tilhørende Divisionen saa hurtigt som muligt efter Mobiliseringsordren.

2) Afgang fra Algier samtidig med de første Transportdampere og Krydsning i Farvandet Øst for Transportdamperens nærmere angivne Ruter.

3) Følgende Formation indtages: Hovedstyrken bestaaende af Admiralskibet og tre ældre Krydsere. Ekklairingsgruppe fremskudt om Dagen 25 Sml. foran for Hovedstyrken, som nedenstaaende Skitse antyder.

4) Afkrydsningen forudsættes at strække sig over 6 Dage og gaar fra Cap Bengut til 20 Sml. Syd for Kap Faramen og tilbage.»



Vedrørende Fjenden og dens eventuelle Opgaver saa Admiralen klart, hvad der kunde ventes og skrev angaaende dette: »Det maa ikke glemmes, at den tyske Strategi har udpræget offensiv Karakter. I en europæisk Konflikt vil Tyskland være bestemmende vedrørende Tidspunktet, . . . vi maa være forberedt paa at møde Goeben med 2 Ekklairings-Krydsere paa Transportruterne, muligvis ogsaa den østrigske Krydser Spann og den italienske Krydser Marsala.

Ifølge den engelsk-franske Protokol af 10. Februar 1914 var det Meningen, at England vilde paatage sig at beherske det østlige Middelhav (Østrig-Ungarn), medens Frankrig vilde beskæftige sig med det vestlige Bassin (Italien). Vedrørende det meget vanskelige Kommandospørgsmaal bestemte en Paragraf i Protokollen, at der-

som Antallet af britiske Skibe i Middelhavet var utilstrækkeligt til at opræde overfor den østrigske Sømagt, skulde Englænderne forenes med den franske Flaade under dennes Overkommando. Da Englænderne imidlertid stadig holdt en ældre Viceadmiral end den franske i Middelhavet, er det tvivlsomt om Englænderne regnede med denne Paragraf, som sikkert ogsaa i Praksis vilde have vist sig vanskelig at effectuere. Hverken den franske eller den britiske Admiral regnede derfor med direkte Underlæggelse og løste dette delikate Spørgsmaal ved hver for sig at handle særskilt, hvad der imidlertid ikke førte til noget synderligt godt Resultat for de allierede Flaader.

Den britiske Flaadestyrke i Middelhavet koncentreret i Malta d. 29. Juli 1914 bestod af følgende Materiel, under Kommando af Viceadmiral Milne:

2' Kampkrydsereskadre: *Inflexible*, *Indomitable*, *Indefatigable* (ca. 18 000 ts, VIII-30 cm, XVI-10 cm, 26 Kn.).

1' Krydsereskadre: (*K-Adm. Troubridge*) *Defence*, *Black Prince*, *Duke of Edinburg*, *Warrior* (ca. 14 000 ts, IV-23 cm, X-19 cm, VI-23 cm, X-15 cm, 23 Kn.).

4' lette Krydsereskadre: *Gloucester*, *Chatham*, *Dublin*, *Weymouth*. 14 Jagere, (ca. 5000 ts, II-15 cm, X-10 cm, VIII-15 cm, 25,5 Kn.).

Dens Opgave var at assistere Frankrig med Transporten af Tropper fra Nordafrika, og dette skulde udføres ved en Dækning mod Øst og eventuel Engagement af tilstedeværende fjendtlige Søstridskræfter, der havde til Opgave at afbryde denne Transport, nemlig i første Række: Tyske Krydsere.

Der er overvejende Sandsynlighed for, at den tyske Krydsereskadres Tilstedeværelse i Middelhavet i Sommeren 1914 havde en ganske bestemt Aarsag, som var formuleret i en Instruks, der gik ud paa at forhindre

Frankrig i rettidig (d. v. s. inden Frankrig var slaaget til Lands) at overføre sine to Korps fra Nordafrika.

Den tyske Eskadre, der under Kommando af Admiral Souchon opholdt sig udfør Brindisi d. 1. August, bestod af den nye Kampkrydser Goeben (22 540 ts, X-28 cm, XII-15 cm, 28,6 Kn.) og Krydseren Breslau (4500 ts, XII-10 cm, 27,5 Kn.).

Sammenligner man den tyske Force med den fransk-engelske, kommer man til følgende Rusultat: en knu-sende Overmagt paa fransk-engelsk Side, selv om der maatte regnes med en eventuel Forstærkning fra østrig-ungarsk Side, og selv om Goeben var overlegen enhver anden Enhed i Middelhavet paa denne Tid med sit moderne Artilleri, der kunde skyde 17 000 m, medens Maksimumsrækkevidden for fransk Artilleri var 14 000 m, og med en Maksimumsfart der laa ca. 10 Knob højere end de hurtigste franske Skibe. Tyskerne var saaledes Herrer over at kunne modtage eller afslaa Kamp.

Alt dette til Trods vil man dog i det følgende se, hvilken Ravage disse faa tyske Skibe kunde skabe i Middelhavet, og hvilke Forandringer de foranledigede i Plan XVII's Udførelse af Transport spécial, ligesledes vil man se, hvorledes Usikkerheden med Hensyn til de tyske Krydseres Opholdssted og Planer tvang den franske Flaadechef til ganske at ændre denne Plans Bestemmelser, om hvorledes den franske Flaade bedst skulde sikre den lykkelige Gennemførelse af disse Troppetransporter.

For Frankrigs Vedkommende var Situationen paa den første Mobiliseringsdag den 2. August 1914 den, at Krigen med Tyskland omend ikke erklæret saa dog var uundgaelig, at Krig med Østrig var tvivlsom, medens Italiens Neutralitet var sandsynlig.

I Toulon laa den franske Flaadechef med sin

Flaade og var, omend vidende om de tyske Krydseres Tilstedeværelse i Middelhavet, saa dog uden Kendskab til deres øjeblikkelige Plads.

At det maatte være Tyskernes Hensigt at forsøge et Angreb paa Transporterne, eventuelt udføre et Raid paa Nordafrikas Havnebyer, var sandsynligt og bekræftedes, da der indløb et Telegram om, at den tyske Eskadre var set udfør Bizerta d. 2. August Kl. 16.55.

Viceadmiral Boue de Lapeyrère maatte derfor nu træffe sine Forholdsregler i den givne Situation for at sikre Overførslen af de for Frankrigs Forsvar saa vigtige Tropper og tro imod sine tidligere hævdede Anskuelser, besluttede han sig til at samle alle Transportdamperne i Konvojer og eskortere disse med hele sin Styrke. Han var stadig af den Overbevisning, at han bedst kunde bedømme Situationen paa Søen, og denne var i Øjeblikket saaledes, at en isoleret til Dels ubeskyttet Sejlads tværs over Middelhavet af et stort Antal store Passagerdampere frembød for stor en Risiko.

Som Følge heraf besluttede han straks at udstede Ordre til delvis Ophævelse af Bestemmelserne i Plan XVII, idet Transportdampernes Afgangsordre annulleredes, og de fik Ordre til at afvente Eskortering i deres respektive Havne, alt imedens Middelhavsflaaden gjordes klar til Afgang Syd paa mod Algiers Kyst.

Umiddelbart efter at Viceadmiralen havde afsendt en telegrafisk Meddelelse om denne Beslutning til Regeringen, modtog han et Telegram fra Paris, der endnu engang fastslog Bestemmelserne i Plan XVII om enkeltvis Sejlads etc. samt sluttede med at gentage »at Krigsministeriet overtog alt Ansvar.«

Admiralen, der imidlertid ikke kunde anerkende et saadant krigsministerielt Ansvar i denne Situation, fastholdt sin nu trufne Bestemmelse og overtog derfor ikke alene Ansvaret for selve Søtransporten, men ogsaa Ansvaret for ikke at ville følge en efter hans Mening fejlagtig

Instruktion, idet han gik ud fra, at sidstnævnte Telegram ikke kunde være et Svar paa hans omtrent samtidig afsendte telegrafiske Meddelelse, men at disse to Telegrammer havde krydset hinanden og afskar videre Diskussion herom ved at afsende følgende Depeche til Paris: »Jeg betragter det som uomgængeligt nødvendigt at konvojere for at sikre Transporten, og jeg handler derefter.«

Terningerne var saaledes kastet, og d. 3. August Kl. 03.00 forlod Flaaden Toulons Red for at løse det, som dens Admiral ansaa for sin Hovedopgave, nemlig at føre Transport spécial sikkert over Middelhavet.

For samtidig at stedfæste den tyske Eskadre, deltes Flaaden i 3 Grupper, der hver for sig skulde gaa til en af de nævnte Havne i Algier.

Gruppe A bestaaende af 1. Kampskibseskadre, 1. Krydserdivision samt tre Torpedobaadseskadriller skulde saaledes staa mod Philippeville, medens Gruppe B bestaaende af 2. Kampskibseskadre, 2. Krydserdivision samt to Torpedobaadseskadriller skulde gaa til Algier Havn, og endelig skulde Gruppe C bestaaende af et ældre Panserskib samt Division de Complément og en Torpedobaadseskadrille gaa til Oran.

Alle Grupperne skulde saaledes gaa i en stor vifteformet Rive-Formation mod Algiers Kyst, hver Gruppe i Frontorden om Dagen med Eclaireringsstyrker og Jagere indgaaet i selve Formationen — *Fart 12 Knob* — for at finde de tyske Krydsere, holde Kontakt med dem samt eventuelt nedkæmpe dem efter Krigstilstandens Indtræden.

Observeredes de tyske Skibe ikke, skulde hver Gruppe gaa til hver sin Havn i Nordafrika for at afgive direkte Eskorte for de der samlede Transportdampere tilbage til Moderlandet.

Tvunget af de tyske Krydsers blotte Tilstedeværelse, blev den franske Flaadechef saaledes nødt til allerede

inden Krigsudbruddet at lade den franske Flaade spille en defensiv Rolle og overlade Offensiven til den tyske Admiral.

Den 4. August Kl. 01.15 modtog den franske Admiral Chiffertelegram om Krigens Erklæring og samtidig et andet Telegram fra Paris med følgende Ordlyd: »Regeringen har fuld Tiltro til Deres Aarvaagenhed og Deres Energi for at sikre Transportens Overførsel, men overensstemmende med Krigsministeriets Anskuelser bestemmes, at Konvojen ikke formeres. Transportskibene skal afgaa paa angivne Klokkeslet hver for sig og med fuld Fart. Betragt Stykke 6 og 7 i Instruksen af 7. April som annulleret.»

Idet det erindres, at Stykke 6 og 7 netop var de Paragraffer, der gav den Kommanderende en vis Frihed til at formere Konvojen, skulde man jo synes, at dette Telegram ikke var til at misforstaa, idet det kort og godt udtrykte, at man havde fuld Tiltro til Admiralens Dispositioner, naar han blot vilde bøje sig for Bestemmelserne i Plan XVIII!

Selv om dette Telegram sikkert har bragt Admiralen Vanskeligheder og maaske været lige ved at faa hans Beslutning til at vakle, forandrer det dog intet i hans en Gang fattede Afgørelse, som han maaltvist fastholdt, medens hans tre Flaadegrupper uforstyrret kløvede Middelhavets Bølger paa Vej mod Algiers Kyster.

Om Morgenen Kl. 05 00 fik den franske Flaadestyrke at vide, at Goeben og Breslau var gaaet fra Messina, saaledes at man nu maatte regne med, at de var undgaaet den britiske Admiral Milne's Efterstræbelser.

Den østligste Gruppe A fik derfor først Ordre til at holde bedre af mod Øst samt at forøge Farten og kort efter til at forcere Farten, idet Efterretning nu ind-

løb om, at Philippeville var bombarderet af en tysk Krydser, der derpaa havde fjærnet sig mod N. W.

Disse Forholdsordrer fulgtes af andre, der alle havde til Hensigt at observere Tyskerne, men som forbigaas her som faldende udenfor denne Artikels Rammer, idet Flaaden iøvrigt fulgte sit Hovedmaal, at sikre Transporten ved direkte Eskorte.

Admiralen telegraferede Ankomsttid til Algerhavnene og beordrede i Overensstemmelse hermed Paabegyndelse af Troppernes Indskibning, og samtidig traf han Forholdsregler til at sikre Ankomsthavnene ved U-baadstandlinier og Jagerpatrouiller mod eventuelt Raid fra de tyske Krydsers Side, dersom disse skulde staa Nord paa.

Samtidig med dette fandt Sted, var den tyske Admiral Souchon som bekendt staaet mod Vest i Middelhavet, idet Breslau var dirigeret mod Kap Bon, medens Goeben selv stod mod Philippeville, og disse to Steder bombarderedes derefter d. $\frac{4}{8}$ ved Daggry.

For at vildlede de franske Kystudkigstationer fjærnede de tyske Krydsere sig derpaa paa en N. W.-lig Kurs for senere at forene sig ude til Søs og derpaa at dreje i en stor Bue mod Nord og N. E., kun passerende ca. 50 Sml. Øst om den franske Flaade paa dens Vej til Algier.

Senere frigjorde den tyske Eskadre sig med megen Dristighed, parret med Krigerens bedste Forbundsfælde Heldet, for Admiral Troubridge's frygtede Slagkrydsere og stod mod Konstantinopel ladende de franske Troppetransporter med sin eskorterende franske Flaade og den jagende engelske Middelhavseskadre langt bag sig mod Vest.

Efter at den franske Flaade d. 4. August om Aftenen var naaet til Algier, fastsatte Admiral de Lapeyrère efter at have konfereret med den Øverstkommanderende for XIX Armékorps følgende vedrørende Konvojernes Afgang:

To Konvojer skulde afgaa fra Algier Havn henholdsvis d. 5. og 7. August, en Konvoj skulde gaa fra Philippeville d. 6., og en eller to Konvojer skulde afgaa fra Oran d. 5. August.

Hver af de 3 omtalte Flaadegrupper skulde eskortere hver sin Konvoj fra de respektive Havne, medens Flaadeflotten med sit Flagskib og to Kampskibe næste Morgen tidlig vilde eftersøge og eventuelt engagere de tyske Krydsere i Nærheden af de Baleariske Øer i Forbindelse med, at han her skulde optage to Kampskibe (Jean Bart og France), der i delvis ukampdygtig Stand var paa Vej fra Brest til Toulon.

Om Aftenen d. 5. August mellem Kl. 19 og 20, altsaa efter Mørkets Frembrud paa Mobiliseringens 4. Dag, lettede den første Transport fra Algiers Red for at staa til Søs med Kurs mod Golfe de Lyon.

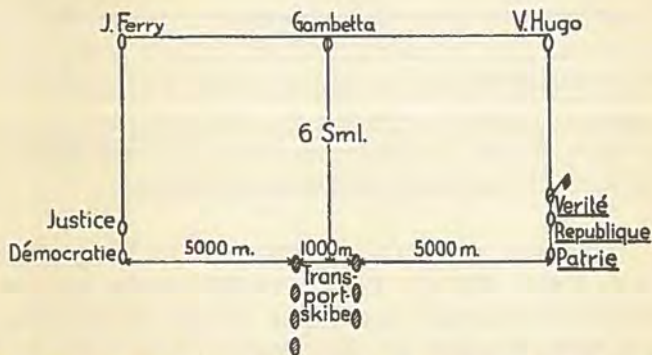
Selve Transporten bestod af ialt 7300 Mand fordelt ombord i 7 Skibe nemlig S/S Timgad (2200 ts), Eugène Peyrère (2000 ts), Charles Roux (1200 ts), Djurgura (770 ts), Tafna (800 ts), Savoie (1047 ts), Mascara (1600 ts) ialt 9600 ts. Skibenes Farter varierede fra 10 til 15 Knob, hvorfor Marchfarten maatte sættes til 10 Knob.

Eskorteringsstyrken, der bestod af 2. Kampskibeskadre og 2. Krydsersdivision, indtog Positionerne, som omstaaende Skitse angiver; det bemærkes, at Kampskibenes Navne er understreget, Krydsernes ikke.

Den første Nat var der imidlertid ikke mange af Transportskibene, der kunde holde deres Pladser, og da næste Dag gryede, saa Chefen for Verité til sin Forbavselse Skibene et godt Stykke om St. B. i Stedet for, som Formationen angiver, om B. B., hvad jo heller ikke kan undre nogen, naar Hensyn tages til Skibsførenes

totale Mangel paa Øvelse i Formationssejlads med blændede Lanterner.

Den følgende Dag forløb imidlertid uden Uheld af nogen Art, og i Løbet af Dagen stødte Flaadeflotten til Transporten med sin Styrke efter at havde løst sin anden



Opgave, at eskortere de to allerede nævnte Kampskibe velbeholdent til Toulon.

Derpaa overtog han Føringsen af Transporten og beordrede 2. Krydsereskadre til Marokko, hvilket senere skal omtales, medens 2. Kampskibseskadre i to Tempi, efterhaanden som man nærmede sig Frankrigs Kyster, sendtes til Algier for at overføre anden Del af Konvojen.

Antagelig for at afkorte Sejladsen saa meget som muligt paatænkte Admiralen paa dette Tidspunkt at dirigere Transporten til Port-Vendres i Stedet for til Cette, men da dette foraarsagede den største Bestyrelse hos de respektive »Commission de port«, stod Konvojen, efter indtrængende Henstilling fra den Højstkommanderende for det respektive Armé-Distrikt, til Cette og stod d. 7. August Kl. 10.30 ind i dennes Havn.

Havnekommissionen i denne By havde her etableret alt paa fortrinlig Vis med Hensyn til disponible Kajer, Fremskaffelsen af svære Landgangsbroer o. s. v., og i mindre end 2 Timer efter at den første Transportdam-

per var passeret Havneindløbet, var alle Skibene fortojet, og Udslibningen af Tropper, Heste og Materiel paabegyndt. Kl. 05.00 d. 8. August var første Transport fra Algier saaledes tilendebragt, og alle Transportskibene havde atter forladt Havnen.

Det vil altsaa sige, at i Løbet af 11 Timer var 7 Transportskibe staaet ind i Havnen, gaaet til Kaj og havde landsat 7500 Mand Tropper og 1400 Heste samt atter forladt Havnen, og alt var forløbet i Ro, Orden og under fuld Diciplin. Ovennævnte Tider kan maaske være af Interesse for vort Søtransportvæsen til Sammenligning med de Tal, hvormed der regnes herhjemme.

Overgaar man nu til at betragte Oran Transportens Forløb, saa blev Troppernes Indskibning her paabegyndt d. 5. August om Dagen, idet alle de her koncentrerede Tropper, ialt 7500 Mand, kunde overføres i een Transport.

Transportskibene bestod ogsaa her af 7 Dampere nemlig Teodore Mante (1850 ts), Duc d'Aumale (2000 ts), Duc de Bragance (894 ts), Sidi-Brahim (1000 ts), Flandre (2200 ts), Heraldt (1400 ts) og Mansoura (1600 ts), ialt 10944 ts med en Marchfart paa 9,5 Knob.

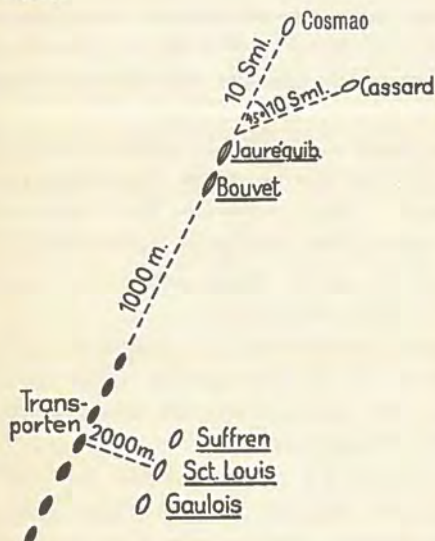
Eskorten bestod af Divison de complément suppleret med et ældre Kampskib Jaureguiberry.

Den 6. August Kl. 06.00 afgik Transporten fra Oran; Admiral Darriens havde beordret omstaaende Formation for Overrejsen, og som det fremgaar af Skitsen, anvendtes her en ganske anden Formation med Transportdamperne i en Kølvandslinie beskyttet imod Øst af 3 Panserskibe, medens 2 andre var fremskudt som Støtte for stærkt fremskudte Eklaireringskrydsere.

Om Natten blev Eklaireringen trukket tilbage for at indtage symmetrisk Position med Suffren, medens Tor-

pedobaadene skulde placeres 1000 m Agten for Formationen.

Transporten forløb uden Oplevelser af nogen Art, saaledes at Kystudkigsstationen paa Højderne over Cette kunde melde Transportskibene i Sigte i S. S. W. d. 8. August ved Dagry.



Som ved den første Algier-Transport klappede alt vedrørende Udslibningen i Havnen, og de respektive Tider var her som følger:

Kl. 10.00 stod den første Dampet ind i Havnen, og Kl. 11.30 kunde Udslibningen overalt begynde, efter at alle Dampetne var fortojet, medens Eskoteringseskadren samtidig afgik til Toulon.

Kl. 17.00 $5\frac{1}{2}$ Time efter var 7254 Mand og 1893 Heste udslibet, og Kl. 23 havde alle Transportdampetne igen forladt Havnen bestemt for Marseille.

Til Oplysning tjener endvidere, at disse første to i Cette udlossede Transporter repræsenterede ialt 9 Ba-

tallioner Infanteri, 10 Eskadroner Rytteri og 6 Feltartilleribatterier med Train, ialt 14 500 Mand og 2700 Heste, som alle igen havde forladt Byen med Jærnbane inden næste Dag, d. 9. Kl. 12.00.

Den tredie Transport, med Afgang fra Philippeville, var betydelig mindre end de 2 nys omtalte og bestod af 1750 Mand og 270 Heste, der alle kunde rummes ombord i den 3000 ts store Passagerdamper »Medjerda«.

Den noget overvældende stærke Eskorte hertil, som bestod af 1. Kampskibseskadre formindsket med to Enheder samt 1 Krydserdivision, blev imidlertid hurtig i rum Sø formindsket med Kampskibet »Mirabeau«, der fik Havari og derfor maatte sendes til Toulon eskorteret af et andet Kampskib.

Eskadren ankom til Philippeville d. $\frac{6}{8}$ Kl. 05.00, og Kl. 07.00 kunde Transporten afgaa med Kurs mod Ajaccio, idet Korsikatropperne ogsaa skulde overføres med denne Transport.

Kl. 12.30 d. $\frac{7}{8}$ stødte saaledes de to Dampere med disse Tropper ombord til Transporten i Bugten Sanguinaires paa Korsikas Øst-Kyst, og d. $\frac{8}{8}$ Kl. 06.00 kunde Konvojen skilles udfør Toulon, idet Transportskibene gik til Marseille, medens Orlogsskibene løb ind til Toulon.

Paa dette Tidspunkt var saaledes Transporten af det XIX Korps udført for de To-Trediedeles Vedkommende paa ca. $2\frac{3}{4}$ Døgn; alt hvad Plan XVII omfattede af Tropper fra Oran, Philippeville og Korsika var i god Behold ankommet til Moderlandet, og der manglede nu kun anden Del af Algier Transporten, som efter Planen skulde være indskibet inden Udgangen af 8. August.

For at udføre dette var 2. Kampskibseskadre som omtalt successivt blevet beordret fra den første Algier-

Konvoj tilbage til Algier-Havn, men medens disse Skibe var godt paa Vej, fik Flaadekommandoen Ordre fra Marineministeriet i Paris til at afgaa til Bizerta og samle Hovedstyrken der, medens Eskorteringen af 2. Algier-Transport skulde sikres af Division spéciale i Forbindelse med Division de complément.

Da disse to Divisioner imidlertid nu befandt sig i Toulon, medens den omtalte Del af Middelhavsflaaden var saa godt paa Vej Syd paa, at den kunde være i Algier d. $\frac{8}{8}$, maatte Udførelsen af denne Ordre i alle Fald afstedkomme en betydelig Forsinkelse i de sidste Troppers Overførsel, en Forsinkelse der repræsenterede den Tid, det tog at passere fra Toulon til Algier. Admiral de Lapeyrère gjorde da ogsaa Regeringen opmærksom paa dette Forhold, idet han paa den anden Side mente, at Situationen i Middelhavet nu var saa afklaret, at dette kunde udføres, hvorfor han da ogsaa samtidig traf Foranstaltninger til Ordrens Udførelse ved at beordre Hovedstyrken til Bizerta og de to Divisioner til Algier.

Den 9. August forlod Division spéciale Toulon og var udfør Algier Havn den næste Dag Kl. 08.00, saaledes at den sidste Transport fra Algier kunde afgaa samme Dag nemlig d. $\frac{10}{8}$ Kl. 1700.

Denne bestod af ca. 8100 Mand fordelt i følgende 7 Dampere Carthage (2000 ts) Ville d'Alger (2800 ts) Ville de Bonx (2200 ts) Alsace (2000 ts) Aude (1200 ts) Felix Touache (1700 ts) og Manouba (4000 ts) ialt 15 900 ts.

Den 12. August Kl. 05.00 naaede Transporten Cette, Kl. 07.00 var Damperen ved Kaj, Kl. 12.00 var Udskibningen tilendebragt, og inden Midnat havde Tropperne igen forladt Byen med Jærnbane.

Den 12. August var Transporten af hele det i Plan XVII angivne Troppekontingent tilendebragt. Mere end 24 000 Mand var transporteret tværs over Middelhavet,

og med Undtagelse af den ene Trediedel, der kom afsted med 2 Dages Forsinkelse, udførtes Transporten som planlagt, hvad Personel angaar, men ganske vist ikke hvad Udførelsen angaar, idet man tvunget af Omstændighederne havde bundet næsten hele den franske Flaade til Eskortering af Konvojen, medens Plan XVII kun forudsatte et Minimum af Eskorte og ingen Konvojer.

Det XIX Korps fra Algier indgik ikke direkte som samlet Enhed i Arméen, men indgik som flere Divisioner i det 5., 10. og 3. Armékorps, med hvilke de i første Række tog Del i Kampene om Charleroi, samtidig med at de dermed forsvinder udenfor denne Artikels Rammer.

Som bekendt viste det sig imidlertid meget snart, at enhver disponibel Mand fra Kolonierne maatte sendes til Frankrigs Forsvar for at dæmme op mod den tyske Hærs eminenteste Mobiliserings og Marchpræstationer i Krigens første Dage, som overgik alle Beregninger. Bunden maatte altsaa skræbes, og det blev derfor nu aktuelt ogsaa at overføre Tropperne fra Marokko, noget som altsaa ikke var planlagt i Plan XVII, men var et improviseret Foretagende.

Meningen var, at Tropperne skulde afgaa i to Konvojer fra Casablanca, Meheydia, Mogador og Rabat i Marokko til Bordeaux i Frankrig. Tilstrækkelig Tonnage blev stillet til Raadighed for Guvernøren i Marokko, og britiske Krydserses Tilstedeværelse i Atlanterhavet skulde sikre Overførslen.

Men ogsaa her kom Manden med Slæden i Vejen i Form af de tyske Krydsere Berlin og Panther, der var meldt stationeret ved de Kanariske Øer for herfra at true Frankrig og Marokko, og Transporternes Afgang maatte derfor udsættes.

Meddelelsen, der iøvrigt kom fra den franske Marineattaché i London, viste sig dog senere at være falsk, idet de nævnte Krydsere paa dette Tidspunkt laa i Wilhelmshaven. Resultatet af denne forkerte Meddelelse var imidlertid en Forsinkelse af Troppetransporterne paa flere Dage.

Bemærkelsesværdig er det at lægge Mærke til, at Samarbejdet ved denne Transport mellem Krigs- og Marineministeriet nu var bedret saaledes, at Flaadeledelsen her er selvbestemmende over Maaden, hvorpaa Transporten skulde overføres.

Af Hensyn til eventuelle tyske Krydseres Tilstedeværelse i Atlanterhavet skulde Transporterne nu dirigeres ind i Middelhavet gennem Gibraltar og via Oran gaa videre til Cette, hvis Commission de Port havde fejret saa smukke Triumfer ved de tidligere Transporter.

Med Hensyn til Eskorteringen af Marokko-Transporten bringes det i Erindring, at 2. Krydserseskadre var beordret fra 1. Algier-Transport til Marokko samtidig med, at Flaadechefen d. 7/8 selv overtog Føringen af denne Transport. Denne Eskadre i Forbindelse med Division spéciale skulde sikre Marokko Transporten i Stedet for de engelske Krydsere, der nu jagede de fejlagtig rapporterede tyske Krydsere.

Da Koncentrationsordren for den franske Flaade udstedtes d. 8., maatte disse Skibe imidlertid ogsaa tilbagekaldes fra denne Opgave, der nu ene overtages af de tre gamle Krydsere Bruix, Charner og Latouche-Treville (à ca. 4800 ts), der hidindtil havde haft Station i Bizerta.

Paa Grund af disse særlige Forhold: faa Eskorteringsfartøjer, men til Gengæld ringe Sandsynlighed for fjendtlige Operationer, maatte man her overgaa til et helt andet Princip for Overførslen, idet de tre Krydsere placeredes paa Patrouille mellem Casablanca og Oran,

og iøvrigt lade Transportdamperne gaa enkeltvis paa særlige Ruter hertil og videre til Cette.

Ved denne Fremgangsmaade spildtes imidlertid megen Tid, og først d. 10. September kunde disse Transporter afsluttes efter ialt at have overført 35 720 Mand marokkanske Tropper til Frankrig.

Disse større Transporter fulgtes af flere mindre, der strakte sig helt hen i September Maaned og blandt andet udgik fra Dakar i Marokko, men da disse var af langt mindre Maalestok, skal de forbigaaes her, idet det dog maa fremhæves, at Flaadens Rolle ogsaa her var en ganske anden, end den Plan XVII havde tænkt sig.

Krigsministeriet havde erkendt sin Fejltagelse og holdt nu Henvendelserne til Marinen i en helt anden Form, der ikke fastsatte Regler for Eskorteringens Udførelse, end sige paatog sig Ansvar for sømilitære Operationer.

Der meddeltes nu fra Hærens Side kun, hvor Tropperne var koncentreret, og til hvilke Tidspunkter de ønskedes overført, idet det derpaa maatte være Marinens Sag at raade over Forholdene paa Søen.

Et Eksempel paa Krigsministeriets Henvendelse til Flaadekommandoen af $14/8$ 14 angaaende en mindre Transport i Marokko skal saaledes anføres:

»Jeg har den Ære at meddele, at to Batallioner Senegalesere anmodes om at blive transporteret fra Dakar til Casablanca. Jeg vil være meget forbunden, dersom De vil meddele mig, naar Situationen til Søs vil være saadan, at den tillader denne Transport.«

Vil man nu i store Træk karakterisere disse Transporter af franske Tropper fra de nordafrikanske Kolo-

nier til Moderlandet ved Verdenskrigens Begyndelse, kan følgende Konklusion uddrages:

1) Transporterne lykkedes fuldt ud, idet over 70 000 Mand (nøjagtig 37 665 Mand fra Algier, 35 720 fra Marokko) overførtes uden Uheld.

2) Mangelfuld Anvendelse af Strategiens kendte Læresætninger om Kræfternes Økonomi, idet hele »l'Armée Navale Française» til Dels bistaat af den engelske Middelhavsflaade var bundet til Løsningen af denne Opgave. Ganske vist lykkedes det primære at sikre selve Transporten, men paa den anden Side undslap de tyske Krydsere, det sidste utvivlsomt paa Grund af svigtende Organisation af Kommandoforhold og Forbindelse imellem de allierede Flaader.

3) Den mest iøjnefaldende Brist ved hele Foretagnen vil dog uden Tvivl være de dybe Uoverensstemmelser, der før og ved Krigsudbruddet raadede mellem Flaadens og Arméens Overkommandoer.

Medens den sidste aabenbart virkelig har ment, at Sø-Transporter kunde udføres med samme militære Præcision som til Lands, hævdede Flaadeflotten — man skulde synes med fuld Ret —, at kun han kunde bedømme, naar og hvordan denne Transport skulde udføres.

I denne Kompetencestrid, hvor Flaadeflotten spillede meget højt Spil ved maalbevidst at tilsidesætte alle Hensyn for at gøre det, som han mente var det rette for at løse sin betydningsfulde Opgave, vejede det opnaaede Resultat, den lykkelig gennemførte Transport af de meget paakrævede Tropper, stærkt til Gunst for denne hans Handlemaade, som utvivlsomt var i direkte Modstrid med Direktiverne i selve Operationsplanerne.

Baade den Kommission, for hvem Viceadmiralen senere maatte afgive Forklaring, og Tiden har da ogsaa givet ham Ret i, at dette hans maritime Synspunkt var rigtigt, som Følge heraf rettedes da ogsaa det franske

Reglement for Søtransporter ud fra disse Erfaringer, saaledes at det nu udtaler, at »Alle Spørgsmaal, der angaar Bevægelsen eller Beskyttelsen af Skibe formeret eller ikke formeret i Konvojer, henhører udelukkende under Flaademyndighedernes Kompetence.»

Om det derimod var rigtigt, hvad Admiralen samtidig hævdede i sin Kritik af Plan XVII, at Troppetransporter kun kunde finde Sted, efter at Herredømmet paa Havet var erhvervet, er en anden og maaske mere tvivlsom Sag. Søkrigshistorien leverer i hvert Fald Beviser paa det modsatte f. Eks i den Russisk-Japanske Krig, men man maa ikke glemme, at selv om Efterkrigstidens Strategi hævder, at dette ikke behøver at være Tilfældet (se bl. a. Admiral Castex' strategiske Afhandlinger), saa var det dog god Latin baade i England og i andre Mariner før Verdenskrigen at knæsette dette Dogme.

Betragtes Sagen derpaa til Slut fra et rent dansk Synspunkt, melder det Spørgsmaal sig da først, om det overhovedet er muligt, at vi i en kritisk Situation kan komme til at staa overfor tilsvarende Opgaver herhjemme, nemlig at overføre Tropper fra den ene Landsdel til den anden?

Dette Spørgsmaal maa da utvivlsomt besvares bekræftende, idet en Troppetransport næppe kan betragtes som usandsynlig, i alt Fald ikke saa længe Hæren erklærer, at dens to af Hav adskilte Divisioner hver for sig er for smaa, og kun efter en rigtig Sammendragning vil være i Stand til at løse krigsmæssige Opgaver.

Gaar man dernæst et Skridt videre og spørger om, hvorledes en saadan Opgave da kan løses med vort svage Flaademateriel, om hvilke Sikringsformationer der skal anvendes, om man skal vælge den let spærrelige Vej over Store-Bælt eller en længere over Kattegat, om direkte Eskortering skal benyttes, eller om fjendtlige Styrkers Opmærksomhed skal bortledes og eventuelt bindes

af egen Styrke o. s. v., ja saa maa Svarene paa disse vigtige Problemer gives af Marinestaben, der vil kunne løse denne Stabsopgave under Hensyn til forskellige givne Faktorer, alt til Hjælp for den Mand, der da til sin Tid skal staa i Spidsen for Kystflaaden og træffe Afgørelsen.

Tilbage bliver imidlertid to Punkter, som enhver Søofficer ikke kan undgaa at lægge Mærke til ved at læse om disse og andre Troppetransporter, og som med mer eller mindre Tydelighed gaar som en rød Traad gennem dem alle, og det er for det første: Mangelen paa Forstaaelse og Samarbejde mellem de to Værn, og for det andet: Mangelen paa Fredsøvelser i at udføre Troppetransporter¹).

Dersom de samme Fejl ogsaa vil vise sig at være til Stede hos os — og det er der næppe nogen Grund til ikke at forudsætte — vil begge Dele maaske kunne undgaas, dersom man i Tide drager Lære af »andres» Fejl, selv om disse »andre» tilhører langt større og dygtigere Militærstater¹).

Dette kunde maaske gøres, dersom man herhjemme afholdt en virkelig Søtransport af Landtropper, og benyttede denne Lejlighed til ved Planlæggelsen og Udførelsen af denne Øvelse at etablere det fornødne Samarbejde mellem Søværnet og Hæren.

Ved en saadan Øvelse skulde de højeste Kommando-myndigheder i hvert Værn være ledende, og Hovedopgaven for Øvelsen skulde da være: At overføre en regulær Troppetransport fra en Landsdel til en anden.

Udførelsen skulde ske ved, at Hæren skulde forlange en nærmere fastsat Styrke transporteret fra jydsk Division til Sjælland eller omvendt, indenfor et givet Tidspunkt. Søtransportvæsenet skulde derpaa træde i Virksomhed med Indskibningens Udførelse, og den paa samme

¹) Se saaledes bl. a. Orlogskaptajn Augsburgs interessante Artikel om Tyskernes Ekspedition mod Riga. T. f. S. 1926 Pag. 491.

Tid udrustede Eskadre skulde have til Opgave at eskortere (muligvis ogsaa angribe) Transporten.

Tidspunktet for en saadan Øvelse kunde da være henlagt til de Efteraarsmaaneder, hvor store Dele af Hæren af Øvelseshensyn alligevel foretager ret omfattende Jærnbanerejser for at deltage i Efteraars-Manøvrene henholdsvis Øst eller Vest for Store Bælt.

Selv om en saadan Øvelse ikke kunde omfatte Transporten af en hel Division eskorteret af hele Kystflaaden, vilde man uden Tvivl kunne lære overordentlig meget af en saadan Øvelse selv i mindre Format.

Man vilde derved muligvis faa klarlagt, om Flaadens og Hærens indbyrdes Forbindelse er tilfredsstillende, faa et Billede af om det nuværende System, hvad angaar Søtransportvæsenets Kommando-Underlæggelsesforhold og hele Organisation, er formaalstjenlig mere, endvidere se om de beregnede Tider for Ud- og Indskibning samt Tonnagebehov m. m. overhovedet holder Stik i Praksis osv.

Selvfølgelig vilde Øvelsens Realisation som alt lignende være et Spørgsmaal om Penge, her hovedsagelig Udgifter til Transportskibene, men mon de store Rederier D. F. D. S. og Ø. K., hvis Materiel man i første Række maatte ty til, ikke kunde gøres interesserede i Planen, saa de muligvis vilde yde deres frivillige Bidrag til en saadan Øvelse, især i Tider med megen oplagt Tonnage?

At benytte det bedst egnede Materiel, vore store moderne Færger, vil nok være noget vanskeligere, da disse Skibe i Hovedsagen alle er i Drift og ikke kan tages ud af den offentlige Trafik uden ubehagelige Forstyrrelser.

Alt i alt vilde dette formodentlig være en Øvelse, som vel forberedt vilde være til stor Gavn for alle Parter, samt tjene til at interessere, ikke alene Søværnets Personel, som hidtil oftest har været vant til at se Transportflaader være repræsenteret af væsentlig mindre og

færre Enheder end en Transportflaade i Virkeligheden maa bestaa af, men ogsaa muligvis være af Betydning for Landets Befolkning, der herigennem — f. Eks. ved behændig Samarbejde med Pressen — kunde faa en tiltrængt Anskuelsesundervisning i en af vort Søværns mange Opgaver.

International Søafmærkning.

• Af Fyrdirektør P. Sinding.

I 1931 havde jeg den Ære i et Foredrag i Sølieutenantselskabet at give en Beretning om den »Conference for unification of buoyage and lighting of coasts«, som blev afholdt i Lissabon 1930, og paa hvilken man søgte opnaaet Enighed om et af Folkeforbundets tekniske Komité fremsat Forslag til ensartet Søafmærkning og Fyrbelysning.

Jeg skal ikke trætte Læserne med en Gentagelse af, hvad der dengang blev berettet, men for Forstaaelsen af det efterfølgende og af hele dette Spørgsmaals Forløb vil det være nødvendigt i korte Træk at opridse enkelte Kendsgærninger.

Spørgsmaalet om international Søafmærkning og Fyrbelysning har allerede i mange Aar været fremme. Den første Konference herom blev afholdt i Washington i Aaret 1889, og den saakaldte Washingtonregel fastslaar røde Sømærker om Styrbord og sorte om Bagbord ved Sideafmærkningssystemet. Som bekendt anvendes denne Regel i Danmark for Dagsømærkernes Vedkommende med den Ændring, at de Bb. Sømærker er halvt hvide og sorte.

Paa det daværende Tidspunkt stod Lystøndetekniken ikke højt og man regnede aabenbart ikke med dette Navigationsmiddels senere store Udbredelse, (i Danmark fandtes i 1889 4, i 1933 74 Lystønder). Amerika og Kanada, som havde antaget Washingtonreglen, fulgte konsekvent denne Regel ogsaa for Lysets Vedkommende efterhaanden som Lystønderne vandt større Udbredelse, og dette er Grunden til, at man i disse Lande anvender rødt Lys

om Styrbord for Indgaaende i Modsætning til europæiske Lande, der stadig anser rødt Lys om Bagbord for det rette af Grunde, der senere skal omtales.

Den næste Konference, som afholdtes i St. Petersborg 1912, fastslaaer røde Sømærker og rødt Lys om Bagbord og sorte (hvide) Sømærker og hvidt Lys om Styrbord. De nævnte Konferencers Overenskomster blev kun ratificeret af enkelte Lande, bl. a. ikke af Danmark, men som bekendt anvendes hos os Washingtonreglen for Dagafmærkningens Vedkommende medens Sct. Petersborgreglen anvendes for Belysningens Vedkommende. Dette er selvfølgelig ikke logisk, idet man saaledes finder rødt Lys i Farvandets ene Side og røde Sømærker i den anden.

Efter Verdenskrigens Afslutning tog Folkeforbundet Sagen op, og efter at Folkeforbundets tekniske Komité havde holdt en Række Møder i forskellige Lande, udsendte denne Komité fra Stockholm i 1926 en Rapport til de forskellige interesserede Regeringer. Det Forslag som denne Rapport indeholdt, var nærmest baseret paa Sct. Petersborgreglen, men paa Grund af forskellig Modstand mod dette Forslag, tog »The committee for communication and transit« det Skridt at sende 3 Rapportører blandt Komiteens Medlemmer ud for at undersøge de forskellige Landes Forhold paa Søafmærkningens Omraade. Herunder kom Rapportørerne ogsaa til Amerika og kom hjem stærkt paavirkede af Amerikas Ulyst til at foretage nogen principiel Forandring i det her anvendte System.

Resultatet blev, at Stockholmforslaget efter Rapportørernes Hjemkomst blev ganske endevendt og at den tekniske Komité efter et Møde i Genua 1929 udsendte det Forslag, der skulde danne Grundlaget for Forhandlingerne paa Lissabonkonferencen 1930.

For første Gang deltog England i en Afmærkningskonference, og mødte mandstærkt op i Lissabon. For-

slaget: »The Brown Book», som nu var baseret paa de amerikanske Regler med rødt Lys om Styrbord, blev ilde behandlet og Lissabonkonferencen endte som en af de magreste Konferencer der nogensinde har fundet Sted. Der kæmpedes bravt og man forsøgte dog paa enhver Maade at komme til et Resultat. Man foreslog endog, om man ikke kunde betragte de to modsatte Principer, det amerikanske og det europæiske, som sammenfaldende ud fra den Betragtning, at det var Nat i Amerika naar det var Dag i Europa og at alt saaledes var omvendt. Men selv denne Betragtning, der jo nok var humoristisk ment, kunde ikke redde Lissabonkonferencen, som praktisk talt endte resultatløs.

Naar der fra de fleste europæiske Sønationers Side forlanges Bibeholdelse af rødt Lys om Bagbord for Indgaaende, saa kunde det maaske ved en overfladisk Betragtning synes, at dette Standpunkt i højere Grad var dikteret af en Sømandstradition end af praktiske Aarsager og derfor ikke behøvede at spille en afgørende Rolle ved Fastsættelse af internationale Afmærkningsregler. Dette er imidlertid ikke rigtigt, selv om det med tilsyneladende Ret kan hævdes, at Spørgsmaalet er uvæsentligt, da Skibe der sejler den modsatte Vej vil faa rødt Lys om Styrbord.

Hertil skal siges, at et Skib, der skal anduvs, er vanskeligere stillet end et udgaaende Skib, der kommer fra en given Position. Der bør derfor skaffes de bedste Betingelser for det indgaaende Skib og følgelig bør det hvide Lys, der er ca. 4 Gange saa kraftigt som det røde ved Benyttelse af samme Lysgiver, anvendes som Anduvningslys for Styrbords Side af Farvandet, medens det røde Lys, som internationalt set betyder Stop- eller Fare-signal, bør afmærke Bb. Side af Farvandet, hvor det indgaaende Skib ikke bør komme.

Endelig er der et Forhold, der ikke mindst for Danmarks Vedkommende spiller en Rolle, idet »Krydsefyr»

hyppigt anvendes her. Disse Fyr bestaar jo som bekendt af et hvidt Bagfy, der holdes vandrende mellem et grønt og et rødt Forfy. Hvis man nu vilde anvende rødt Lys om Styrbord for Indgaaende, maatte disse 3 Fyr vise samme Lys som en modgaaende Damper, hvilket vilde være uheldigt.

Det synes saaledes rettest ogsaa i Forhold til Fyrbelysning at følge den gamle Sømandsregel

Grønt mod Grønt og Rødt mod Rødt
gaar alting klar hold Kursen støt.

Man kan maaske med en vis Ret paastaa, at det ovenfor nævnte mere er Teori end Praksis, men hertil skal svares, at hele Problemet international Søafmærkning — i alt Fald efter min Anskuelse — hovedsagelig er et teoretisk Spørgsmaal uden større praktisk Værdi. Man navigerer nu engang ikke efter Systemer men efter »the seamans bible«, Søkortet.

Trods dette maatte man dog være klar over, at Spørgsmaalet, som een Gang var taget under Behandling under enthusiastisk Ledelse af Nationernes Forbunds interesserede Komitéer og deres lige saa enthusiastiske Sekretariat (saaledes som det fra engelsk Side blev udtalt) næppe vilde blive henlagt men søgt rejst igen paa en ny Basis. Dette var formentlig Grunden til, at England nu vilde gaa i Spidsen for at faa en Ordning een Gang for alle, og i December 1931 fremkom da et engelsk Forslag »Proposals of his Majesty's Government in the united kingdom of Great Britain and Northern Ireland« omhandlende international Søafmærkning, hvilket Forslag af Nationernes Forbund blev videresendt til de forskellige interesserede Regeringer med Forespørgsel om, hvorvidt dette Forslag kunde danne Grundlag for videre Forhandlinger angaaende dette Spørgsmaal.

Resultatet blev, at Folkeforbundet efter derom udtalt Ønske nedsatte en Komité i London 1933 »til For-

beredelse af en forestaaende international Konference om ensartet Søafmærkning og Kystbelysning.»

Denne Kommité bestod af Sagkyndige fra følgende Lande: China, Danmark, Finland, Frankrig, Italien, Japan, Nederlandene, Norge, Storbritanien, Sverige og Tyskland.

De enkelte Medlemmer af denne Kommité optraadte ikke som Repræsentanter for de respektive Lande men udelukkende som Ekspertter.

Resultatet af Forhandlingerne, som fandt Sted i Juli Maaned 1933, blev et Forslag, hvorom der, naar Japan undtages, opnaaedes fuld Enighed, hvorfor Sandsynligheden taler for, at dette Forslag vil blive antaget som Fremtidens Søafmærkningssystem for alle europæiske Landes Vedkommende, medens det indtil videre maa anses for tvivlsomt, hvorvidt Amerika, Canada og Japan vil antage det.

Da Forslaget saaledes maaske allerede i en ikke fjærn Fremtid vil blive til Virkelighed, kan det formentlig have Interesse for Søfartsinteresserede at stille nærmere Bekendtskab med det, hvorfor jeg i det følgende skal gøre nærmere Rede for, hvad Forslaget gaar ud paa, samt for de Følger dette vil have specielt for de danske Forhold. De efterfølgende Artikler er i Hovedsagen gengivet i Overensstemmelse med Forslagets engelske Tekst, idet noget af Teksten dog er udeladt, ligesom der hovedsagelig kun er medtaget, hvad der vil faa Indflydelse paa den danske Søafmærkning. Vedføjede Skitser viser Systemet saaledes som dette vil kunne anvendes i danske Farvande.

Almindelige Bemærkninger.

Artikel 1. Definitioner.

De Sømærker, paa hvilke de følgende Regler tager Sigte, indbefatter alle faste og flydende Sømærker, undtagen Fyr og Fyrskibe, der tjener til at angive:

- a) Grænsen for Midtlinien af besejlelige Kanaler.
- b) Naturlige Grunde.

- c) Andre Forhindringer saasom Vrag.
- d) Visse andre Punkter af Vigtighed for den Søfarende saasom Anduvningssteder.

Artikel 2. Sømærkesystemer.

Der er 2 Hovedsystemer for Søafmærkning, Side-systemet (lateral system) og Kompassystemet (cardinal system).

Side systemet anvendes som Regel i bestemt angivne Kanaler (herved forstaas ogsaa Fjorde m. m.) Sømærkerne angiver Grundenes Beliggenhed i Forhold til den Rute der følges af den Søfarende i disses Nærhed.

Kompassystemet bruges i større Almindelighed hvor Kysterne er flankeret af talrige Øer, Klipper og Grunde til at angive Forhindringer i aaben Sø. I dette System er den respektive Beliggenhed af Grunden og Sømærket angivet ved Kompasretningen fra Grunden.

Artikel 3. Anvendelse af Systemerne.

Eet eller begge Systemer kan anvendes i samme Land enten fordi man foretrækker et bestemt System eller af Hensyn til de lokale Fordringer, men paa den Betingelse, at Grænserne for, hvor de forskellige Systemer er anvendt, er tydeligt angivet i de nautiske Dokumenter og hvis nødvendigt angivet ved Hjælp af særlige Sømærker.

Artikel 4. De vigtigste Sømærketyper.

De vigtigste Sømærketyper der anvendes i Side- og Kompassystemet er koniske (conical), stumpe (can), kugleformede (spherical) tenformet (spindle) ogival (ogival) og stangformet (spar).

Artikel 5.

Den karakteristiske Form af Sømærkerne vises enten ved Formen af den øverste Del af Sømærket eller ved en »Kurv« (superstructure) fastgjort paa Sømærket.

**INTERNATIONALT SØAFMÆRKNINGSSYSTEM
(SIDE SYSTEMET)**

SÅLEDES SOM DETTE ER FORESLAET AF DEN FORBEREDENDE KOMITE (VIST I EN FOR DE DANSKE FARVANDE TILPASSET FORM INDENFOR FORSLAGETS RAMMER)

**SØMÆRKER
OG FYRKARAKTERER
I BAGBORD SIDE
AF FARVANDET.**



**SØMÆRKER
OG FYRKARAKTERER
I STYRBORD SIDE
AF FARVANDET.**



TOPBETEGNELSER



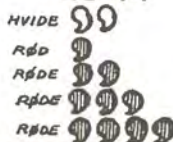
TOPBETEGNELSER



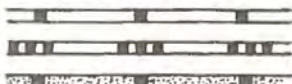
**FYRKARAKTERER
FORMØRKELSER**



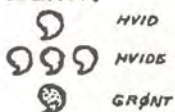
BLINK



**FYRKARAKTERER.
FORMØRKELSER**



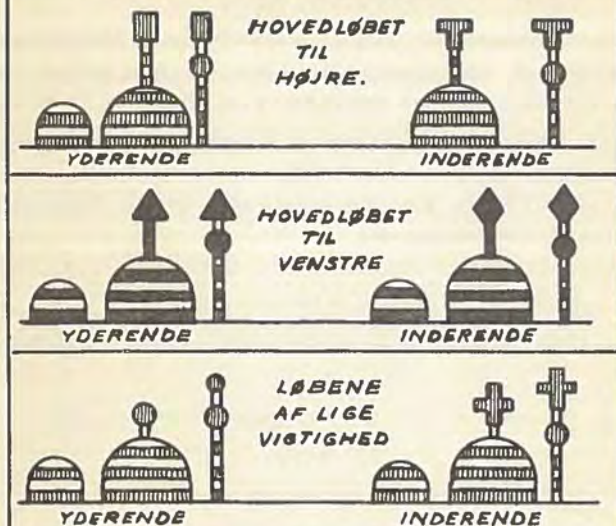
BLINK



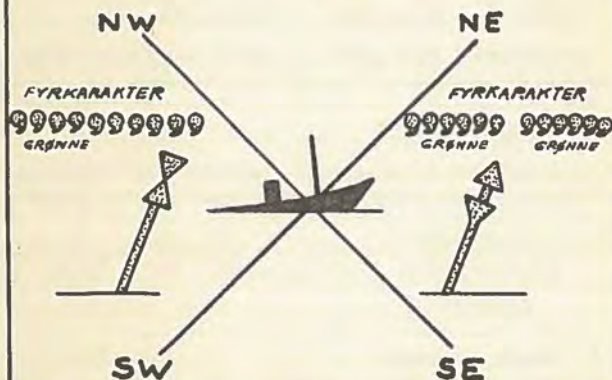
SORT



HVID

MIDTFARVANDSAFMÆRKNING.**VRAGAFMÆRKNING.**

KOMPASSESYSTEMET, SAALEDES SOM I PRINCIPET
HIDTIL ANVENDT I DANSKE FARVANDE



Sidesystemet.

Artikel 6. Sømærkernes Plads.

I Principet er Sømærkernes Plads i Sidesystemet angivet ved den almindelige Kurs der tages naar man fra Søen nærmer sig en Havn, Flod, Fjord o. l. og kan ogsaa bestemmes i Forhold til Hovedstrømmens Retning (the main stream of flood tide).

Det Princip man anvender, skal tydelig fremgaa af de nautiske Dokumenter.

Artikel 7. Topbetegnelsernes Form.

Hovedformen for Topbetegnelser skal være følgende:

- En Kegel.
- En Cylinder.
- En Kugle.

Af andre Former kan anvendes:

- En Diamant.
- Et Sct. Georgskors.
- Et "T".

Artikel 8. Afmærkning af Farvandets Sider.

Sømærker i Farvandets to Sider skal have følgende Karakter:

- a. Styrbords Side.
 - Form eller Type: konisk, tenformet eller Stage (spar).
 - Farve: Sort. Ved Stager kan den øverste Del være hvid.
 - Topbetegnelse (hvis anvendt): Sort Kegel med Spidsen op.
- b. Bagbords Side.
 - Form eller Type: stump, tenformet eller Stage.
 - Farve: Rød.
 - Topbetegnelse (hvis anvendt): Rød Cylinder.

NB. Paa Stager kan anvendes Koste med Spidsen nedad som Topbetegnelse i Stedet for en Cylinder, men Topbetegnelsen paa det Styrbords Sømærke skal have Udseende af en Kegel med Spidsen opad.

For at kunne variere Topmærker kan man ved Styrbords Mærker anvende en Diamant og ved Bagbords Mærker et »T« under Forudsætning af, at disse Topbetegnelser ikke er anvendt ved Indløbet til »Kanalene«.

Artikel 9. Nummerering og Bogstavering af Sømærker.

Sømærkerne kan gives Numre eller Bogstaver og Numre eller Bogstaver skal begynde fra Søen og være »ulige« paa Styrbords Side og »lige« paa Bagbords Side.

Artikel 10. Sømærker med Fyr. (I Danmark kun Lystønder).

Fyr paa Sømærker i Farvandets to Sider skelnes ved Farve eller Blinkkarakter efter Behag eller ved en Kombination af saavel Farve som Blinkkarakter.

- a. Fyr om Styrbord: Hvidt Lys der viser 1 eller 3 Blink eller Formørkelser, grønt Lys med en Blinkkarakter, der ikke er den samme som anvendes ved Vragafmærkning eller saavel hvidt som grønt Lys med de ovennævnte Blinkkarakterer (Formørkelser).
- b. Lys om Bagbord. Rødt Lys der viser enhver Karakter af Blink eller Formørkelser indtil et Antal af 4, hvidt Lys der viser 2 eller 4 Blink eller Formørkelser, eller saavel rødt som hvidt Lys med de ovenfor nævnte Blinkkarakterer (Formørkelser).

Artikel 11. Afmærkning af Midtfarvandspuller, hvor Løb støder sammen eller skilles.

Sømærker ved Enderne af Midtfarvandsgrunde skal have følgende Karakter:

Form eller Type: Tenformet eller Stage.

Farve: Røde og hvide horisontale Striber hvor Hovedløbet er til højre eller Løbene er af samme Vigtighed, sorte og hvide horisontale Striber, hvor Hovedløbet er til venstre.

Topbetegnelse (hvis anvendt):

- a. Hovedløbet til højre:
 Yderenden en Cylinder } røde
 Inderenden et »T« }
- b. Hovedløbet til venstre:
 Yderenden en Kegle med Spidsen opad.
 Inderenden en Diamant (to Kegler med Grundfladerne mod hinanden).
- c. Løbene af lige Vigtighed:
 Yderenden en Ballon } røde
 Inderenden et Sct. Georgskors }

NB. Hvor Sømærkets Form ikke er sfærisk skal en Ballon anbringes umiddelbart under de under a, b og c angivne Topbetegnelser.

Fyrkarakteren skal være i Overensstemmelse med de i Art. 10 nævnte Fyrkarakterer men skal saa vidt mulig have en fra nærmeste Fyr forskellig Karakter.

NB. »I Overensstemmelse med« betyder, at Fyrkarakterer der i Henhold til Art. 10 anvendes om Styrbord ikke maa anvendes om Bagbord og omvendt.

Artikel 12. Midtfarvandsmærker.

Midtfarvandsmærker tjener til at angive det dybe Vand i Løbene (til Brug for større Skibe). De maa passeres paa begge Sider men bør som Hovedregel holdes om Bagbord.

Form: Saa vidt mulig skal Formen afvige fra de almindelige Hovedformer (konisk, stump eller sfærisk).

Farve: Sorte og hvide eller røde og hvide vertikale Striber.

Topbetegnelse (hvis anvendt): Af en fra den koniske, stumpe og kugleformede forskellig Karakter.

Fyr: En Karakter, der skiller sig ud fra andre Fyr-karakterer paa Sømærker i Nærheden til Afmærkning af Løbets Sider.

Kompassystemet.

Da dette System ikke anvendes i Danmark og sandsynligvis heller ikke vil blive anvendt, skal der ikke ved denne Lejlighed gøres nærmere Rede for det.

Det skal blot bemærkes, at Afmærkningen foretages ved Sømærker af forskellig Karakter i de fire Kvadranter NW-NE, NE-SE, SE-SW og SW-NW.

Sømærker fælles for begge Systemer og særlige Sømærker.

Artikel 17. Sømærker paa isolerede Grunde.

Saadanne Sømærker anvendes for at afmærke en Grund, som passende kan afmærkes med et enkelt Sømærke. Det kan passeres paa begge Sider.

Form eller Type: Sfærisk, tenformet eller Stage.

Farve: Brede sorte og røde horisontale Striber adskilt om ønsket af smalle hvide Striber.

Topbetegnelse (hvis anvendt): Ballon, sort eller rød eller halv rød og sort.

Fyr: Hvidt eller rødt Blinkfyr.

Artikel 18. Anduvningssømærker.

Form: Efter frit Valg.

Farve: Sorte og hvide eller røde og hvide vertikale Striber.

Fyr: Blinkende.

Artikel 19. Overgangsmærker.

Sømærker der anvendes til at angive Overgangen mellem Kompassystemet og Sidesystemet males med røde og hvide eller sorte og hvide Spiraler.

Artikel 20. Karantænebøjer.

Form: Efter frit Valg.

Farve: Gule.

Artikel 21. Mærker til Angivelse af Lossepladser.

Form: Efter frit Valg.

Farve: Gule foroven og sorte forneden.

Vragafmærkningssystemet.

Som bekendt findes der en Overenskomst mellem Danmark og Sverige angaaende Vragafmærkning i Sundet, og herved anvendes et System, der efterhaanden i Hovedsagen anvendes ikke alene i danske Farvande uden for Sundet men ogsaa i enkelte andre Lande.

I Følge dette System foretages Afmærkningen enten i NE-lige Kvadrant (fra N til E) eller i SW-lige Kvadrant (fra S til W). I Første Tilfælde anvendes Vragvager med 2 grønne Flag samt Lystønde med 2 grønne Blink og i andet Tilfælde Vragvagen med 1 grønt Flag og Lystønde med 1 grønt Blink.

Dette System, som i Praksis har vist sig godt, er som Princip antaget i det nye Forslag til Vragafmærkning ved Kompassystemet men af Hensyn til Overensstemmelse med det øvrige Kompassystem har man »drejet« Kvadranterne saaledes, at Vragafmærkningen foretages i E-lige Kvadrant (fra NE til SE) eller i W-lige Kvadrant (fra SW til NW).

Artikel 22. Almindelige Regler.

Vrag kan afmærkes saavel efter Sidesystemet som efter Kompassystemet.

De nautiske Dokumenter skal oplyse hvilket System eller hvilke Systemer der anvendes i det paagældende Land.

Naar et Vrags Tilstedeværelse anses for almindelig bekendt kan det afmærkes med almindelig Farvandsaf-

mærkning efter at tilbørlig Bekendtgørelse herom har fundet Sted.

Vragafmærkningen skal være malet med den for denne karakteristiske Farve, grøn.

Vragsømærker skal, hvis muligt, mærkes med Bogstavet »W» i hvidt. Hvis Vragfyrskib anvendes, skal dette paa Siderne bære Ordet »Vrag» i hvidt.

NB. Hvis der paa Vragsømærkerne findes Lydsignaler, maa disse ikke kunne forveksles med andre Lydsignaler i Nærheden.

Sidesystemet.

Farve: Grøn.

- a. Skal Vraget holdes om Styrbord:
 - Form eller Type: konisk, tenformet eller Stage.
 - Topbetegnelse (hvis anvendt) konisk.
 - Fyr (hvis anvendt): Grønt 3-Blink.
- b. Skal Vraget holdes om Bagbord:
 - Form eller Type: Stumpt, tenformet eller Stage.
 - Topbetegnelse (hvis anvendt): Stump.
 - Fyr (hvis anvendt) Grønt 2 Blink.

Hvis Sømærkets Udseende ikke svarer til den karakteristiske Form, skal den nederste Del af Sømærket have den Farve, der svarer til Sidesystemets Farver (rødt om Bagbord sort om Styrbord) men den grønne Farve skal være den dominerende.

- c. Kan Vraget passeres paa begge Sider:
 - Form eller Type: Sfærisk, tenformet eller Stage.
 - Topbetegnelse (hvis anvendt): Ballon.
 - Fyr (hvis anvendt): Fyr med Formørkelser. Lys og Mørkeperioden lige stor. Varigheden af hver Periode skal være mindst 3 Sek.

Hvor et Vrag, der kan passeres paa begge Sider, afmærkes med mere end 1 Fyr, kan Periodens Varighed varieres.

Artikel 24. Vragfyrskibe.

Vragfyrskibe skal vise følgende grønne Figurer:

- a. Skal Vragfyrskibet holdes om Styrbord:
2 Balloner under en Kegle med Spidsen opad.
- b. Skal Vragfyrskibet holdes om Bagbord:
1 Ballon under en Cylinder.
- c. Kan Vragfyrskibet passeres paa begge Sider:
4 Balloner anbragt Parvis over og under hinanden.

Figureerne skal anbringes saaledes, at de ses tydeligt over Fyrskibets Overbygning.

Figureerne skal anbringes vertikalt med en Afstand af mindst $1\frac{1}{2}$ Gang Ballonens Diameter.

Den horisontale Afstand mellem Ballongrupperne under c. skal være saa stor som mulig og i intet Tilfælde mindre end 2 Gange den vertikale Afstand mellem Figureerne.

Fyr: Fast grønt Lys, et grønt Lys i Stedet for hver af de ovennævnte Figurer.

Vragfyrskibe fører ikke de for Ankerliggere sædvanlige Lys.

Lydsignaler: Bemandede Fyrskibe giver under Taage, Sne og Regnbyger Klokkesignaler (hvis saadanne anvendes) ikke hyppigere end hver 30. Sek. som følger:

- 3 Slag: Hvis Vragfyrskibet holdes om Styrbord.
 2 - — — — — Bagbord.
 4 - — — — kan passeres paa begge Sider.

NB. Hvis Lydsignaler gives ved andre Midler end Klokke, skal de være af en saadan Karakter, at Forveksling ikke kan ske med nærliggende Lydsignaler.

Kompassystemet.*Artikel 25. Vragsømærker.*

Vragsømærker udlægges kun i E-lige og W-lige Kvadrant og har følgende Karakter:

E-lige Kvadrant:

Form eller Type: Spidse Tønder eller Stager.

Topbetegnelse: To Kegler med Grundfladerne mod hinanden.

Farve: Grøn.

Fyr (hvis anvendt): Grønt periodisk Hurtigblink, der giver en Række hurtige Blink med en Hastighed af mindst 40 pr. Minut afbrudt af en given Mørkeperiode.

W-lige Kvadrant:

Form eller Type: Stumpe Tønder, tenformet eller Stage.

Topbetegnelse: To Kegler med Spidserne mod hinanden.

Farve: Grøn.

Fyr (hvis anvendt): Grønt Hurtigblink, mindst 40 Blink pr. Minut.

Forskellige Regler.

Herunder findes forskellige Regler, hvoraf dog kun skal nævnes følgende:

Artikel 29 indeholder en Bestemmelse om, at Vinkel-fyr med farvede Sektorer, hvis det er formaalstjenligt (if practicable), skal være i Overensstemmelse med Reglerne i Artikel 10. I modsat Fald skal der gives en bestemt Regel for et særligt Omraade og Arrangementet skal være saaledes, at der er ens Regler under samme Forhold.

Artikel 31 indeholder en Bestemmelse om Topbetegnelser. F. Eks. gælder Reglerne for Topbetegnelser Farve ikke, naar Koste anvendes som Topbetegnelse. Ligeledes er det tilladt at gentage Topbetegnelser (f. Ex. 1, 2 og 3 Koste) paa samme Slags Sømærke under saadanne Forhold, hvor der findes flere tæt staaende Sømærker.

Det oprindelige britiske Forslag, som dannede Grundlaget for den forberedende Komité's Overvejelser, var ikke anvendeligt efter danske Forhold, der var saaledes ikke taget Hensyn til den Stageafmærkning, der spiller en saa stor Rolle ikke alene i Danmark, men i hele Skandinavien. Det lykkedes dog ved Samarbejde med den svenske Sagkyndige at faa Forslaget tilpasset saaledes, at det nu vil kunne anvendes nogenlunde under de hidtil anvendte Former.

Det ses af Forslaget, at dettes Gennemførelse vil bringe Overensstemmelse mellem Dag- og Natfarverne samt at de nu anvendte Sømærker — herunder Lystønderne — kan anvendes praktisk talt i den nuværende Skikkelse og uden særlige Nyanskaffelser. Forandringen vil hovedsagelig bestaa i en Ommaling af den nuværende Styrbords og Bagbords Afmærkning.

For Vragafmærkningens Vedkommende vil Forslagets Gennemførelse betyde en vis Ændring, idet man efter Forslaget anvender Lanterner med grønt Hurtigblink eller periodisk Hurtigblink for at undgaa Forveksling med Vragafmærkningen i Sidesystemet, ved hvilket der anvendes grønne 1, 2 og 3 Blink.

Det fremgaar af ovenstaaende, at Forslagets Gennemførelse ikke vil betyde store Udgifter for Fyr- og Vagervæsenet, men selvfølgelig være bekosteligt for Søkortarkivet, idet alle Søkort og nautiske Bøger skal laves om.

Forslaget levner de forskellige Lande et Tidsrum af 10 Aar inden for hvilket Forandringerne skulde være gennemført. Man maa dog ønske, at Forandringerne af Hensyn til den Forvirring, der selv med en nok saa god Plantæggelse vil opstaa for Skibsfarten under Forandringen, vil blive udført i en saa kort Periode som mulig efter Forslagets Vedtagelse.

Nekrologer.

Kaptain Jens Emanuel Bendsen er født 17. Oktober 1869 i København, Søn af Fastlods ved Københavns Lodseri Hans Peter Bendsen og Hustru Alvilda Hansine f. Hellebro.

Han blev som Kadet optaget paa Søofficersskolen i 1888 og afgang fra denne som Sekondløjtnant 29. August 1892 og forfremmedes 1. Marts 1898 til Premierløjtnant. 1903—04 var han med Krydseren »Heimdal« paa Togt til Middelhavet, 1908—11 Fører af Postdampskib mellem Korsør og Kiel og forfremmedes 11. Oktober 1909 til Kaptain. 1913—14 var han Chef for Inspektionsskibet »Beskytteren« paa Fiskeriinspektion paa Færøerne og derefter fra 10. Aug. 1914 til 6. Maj 15 Fører af Fyrinspektionsskibet »C. F. Grove« og midlertidig Fyrinspektør. 1915—16 gjorde B. Tjeneste som Næstkommanderende i Panserbatteriet »Skjold« i 2. Eskadre i Store Bælt, blev 21. Januar 1916 Ridder af Dannebrog og var s. A. Næstkommanderende i Panserskibet »Peder Skram« i 1. Eskadre og derefter 1916—18 Distriktschef ved den flydende Defension paa Københavns Red under Resten af Sikringsstyrken. Efter Krigens Afslutning gik han 1919 udenfor Nummer i Sætaten for at føre Skib for Dampskibsselskabet Orion, og 17. Oktober 1921 blev han ved opnaaet Aldersgrænse afskediget af Søværnet. Efter at han var ophørt med at sejle som Skibsfører, blev han i Oktober 1926 ansat som Kaptain i Flaadens Reserve og har nogle Gange været indkaldt til Tjeneste.

Bendsen var en venlig og omgængelig Mand, afholdt af alle, der havde med ham at gøre, og mere Sømand end Militær.

Han blev gift 1. Gang 15. December 1897 i Holmens Kirke med Jenny Caroline Ibsen, født 8. Juli 1874, død 21. August 1921, 2. Gang 28. December 1925 med Johanna Jacobsen, født 8. Januar 1876.

Han døde efter nogen Tids Svagelighed 14. April 1934 i København og blev begravet paa Vestre Kirkegaard.

Kommandør Johannes Herman Schultz er født 9. Februar 1861 i København, Søn af Postinspektør, Justitsraad Theodor Schultz og Hustru Anna Margrethe f. Ipsen.

Schultz blev Kadet 1877, afgik fra Søofficersskolen 22. August 1881 som Sekondløjtnant og blev umiddelbart herefter udkommanderet med Skonnerten *«St. Thomas»* til Middelhavet 1880—81. Han forfremmedes til Premierløjtnant 21. April 1883, var 1883—84 med Korvetten *«Dagmar»* til Middelhavet og Vestindien og gennemgik 1884—87 Hærens Officersskoles ældste Klasse, Artilleri-afdelingen. 1887—88 var han atter i Middelhavet med *«Dagmar»* og derefter 1888—90 i italiensk Tjeneste. Hjemkommen herfra var han Adjudant hos Generalinspektøren for Søartilleriet og Medlem af den for Hær og Flaade fælles Forsøgskommission indtil 1894, da han blev ansat som Inspektionsofficer ved Søartilleriet. Af hans Udkommandoer fra dette Tidsrum skal nævnes, at han 1895 var med Kadetskibet, Korvetten *«Dagmar»*, 1897—98 Næstkommanderende med Skonnerten *«Ingolf»* til Vestindien og 1899 Næstkommanderende i Kongeskibet *«Dannebrog»*. 6. September 1899 forfremmedes han til Kaptajn, var i 1900 med Panserskibet *«Odin»* og 1901 og 02 med *«Hertuf Trolle»* i Eskadre. 1901—04 tjente han som Undertøjmester ved Tøjhusafdelingen og modtog 28. Januar 1903 Ridderkorset. 1903—05 var han Lærer paa Officersskolen i Artilleri, 1905—07 Chef for Fiskeriinspektionen indenfor Skagen, 1907 Næstkommanderende i Panserskibet *«Iver Hvitfeldt»* paa selvstændigt

Togt og i Eskadre og 1908—09 Chef for Krydseren »*Heimdal*» til Middelhavet og Konstantinopel. Da Skibet paa Hjemturen laa i Grækenland, skete Jordskælvet ved Mesina 28. December 1908. Schultz afbrød strax Opholdet og ilede til Assistance og kom tidsnok til at yde virksom Hjælp til de nødstedte Beboere, der havde overlevet Katastrofen. Lige udenfor Hjemmets Port blev »*Heimdal*» paa samme Rejse ved Lappegrunden i tæt Taage 19. Februar 1909 paasejlet af en engelsk Damper. Sagen blev undersøgt og paadømt ved *Admiralty Court* i London, hvor det engelske Skib alene blev kendt skyldig i Kollisionen og dømt til at betale Skaden. S. A. var Schultz Chef for Krydseren »*Geiser*», der eskorterede »*Dannebrog*» med Kongen ombord til Rusland og derefter var i Eskadre. 11. Oktober s. A. blev han Kommandør og 19. s. M. Dannebrogsmænd. 1910—15 var han Stabschef ved Den flydende Defension, fra 1. August 1914 under Sikringsstyrken, 1912—13 Chef for Panserbatteriet »*Skjold*» under Vintereskadre, 1914—17 Medlem af Overkrigsretten, 1915—18 Kommandant for Søværnets Kaserne. 24. Januar modtog han Kommandørkorset af 2. Grad, fra 1. Januar 1919 tjente han som Chef for Søtransportvæsenet indtil sin Afgang fra Søværnet ved opnaaet Aldersgrænse 9. Februar 1921.

Kommandør Schultz stammede baade paa fædrene og mødrene Side fra gamle Søofficersslægter: Schultz, Wulff og Ipsen, og han havde taget disse Slægters gode Traditioner i Arv. Han var en kundskabsrig, pligtopfyldende og forstandig Officer, og han fik jævnlig Lejlighed til at bruge disse Egenskaber, saaledes blandt andet ogsaa paa »*Heimdal*»'s indholdsrige Togt 1908—09. Det fortjener her ogsaa at nævnes, at det skyldtes Schultz, at der, da Kanonbaaden »*Moen*» i September 1901 sprang i Luften under Forsøgsskydning med Brisantgranat, ikke gik noget Menneskeliv tabt. Da de første 4 Skud var afgivet uden Uheld, mente Tøjmasteren, at Kommissio-

nen og Besætningen, der hidtil for hvert Skud var gaaet ombord i »Absalon«, nu kunde blive ombord i »Moen« under de følgende Skud. Schultz, der nærede Mistillid til Brandrøret, holdt imidlertid bestemt paa, at alle burde forlade »Moen«. Og det viste sig, at han havde Ret. Ved det følgende Skud forsvandt »Moen« efter en voldsom Explosion.

Ogsaa hos den danske Sømandsstand har Kommandør Schultz sat sig et smukt og varigt Minde. Han blev 1902 Formand for »Sømandsforeningen af 1856« og »Fonden for Oprettelse af Sømandsboliger«, herunder fra 1911 »Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Sømænd og Sømands Enker« og fra 1929 »Hjem for Styrmandselever«. Han omfattede disse Virksomheder med stor Kærlighed og Interesse og havde den Glæde at faa rejst det store, nye Hjem paa Christianshavn. Som en Anerkendelse for sin Virksomhed her modtog han 19. April 1921 Fortjenstmedaillen i Guld. 1922—29 var han Medlem af Sø- og Handelsretten i København.

Kommandør Schultz' store Kærlighed til og Interesse for den Stand, han tilhørte, førte ham tidlig til at syse med Marinens Historie. Da han efter sin Afsked fik mere Tid til sin Raadighed, gik han i Gang med »Den danske Marines Historie 1814—48«, en Slags Fortsættelse af »H. G. Gardes Efterretninger«. Det lykkedes ham at faa fuldført og udgivet 2 store og smukke Bind, og han arbejdede paa 3. Bind, da Døden indhentede ham. Værket er som alt, hvad han har gjort, solidt og godt, maaske undertiden noget for bredt. Alle, der har Interesse for Marinens Historie, skylder ham Tak for dette Værk, der vil bevare hans Navn i Fremtiden.

Fra dette Tidsskrift skal bringes Kommandør Schultz en særlig Tak. Han var Redaktør for Tidsskrift for Søvæsen fra 1898—1909. Han gjorde her et stort Arbejde, opmuntrede de Unge til at fremsætte deres Anskuelser og søgte paa mange Maader at gøre Tidsskriftet moderne

og lærerigt. Mange ledige Artikler findes i Bindene fra hans 12aarige Redaktionstid.

Han havde den Lykke at være arbejdsdygtig til kort før sin Død, der indtraf 25. April 1934 i København. Han er begravet paa Vestre Kirkegaard.

Han blev gift 20. Juni 1898 i København med Clara Arsenath Petit, født 8. Juli 1862 paa St. Thomas, Datter af Konsul E. Petit og Hustru Eve f. Simmonds.

Det var ikke særlig fremragende Evner, der udmærkede ham, men det var hans Flid, Pligtfølelse og Soliditet, der, i Forbindelse med hans udmærkede personlige Egenskaber: Finhed i Tanke, Ridderlighed, Retsindighed og Humanitet, skabte Agtelse for hans Person og vandt ham Venner og Beundrere i Marinen, i den danske Sømandsstand og hos Andre, der kom i Forbindelse med ham.

Th. Topsøe-Jensen.

Sølieutenant-Selskabets Virksomhed
1933—34.

Det 149de Forsamlingsaar.

Følgende Møder med Dagsorden som vedføjet
har været afholdt:

1	31. Oktbr. 1933	I Henhold til Lovenes § 27.
2	14. Novbr. —	1. Meddelelser fra Bestyrelsen. 2. Kommandørkaptajn Frandsen: Vore Torpedoers Udvikling i de senere Aar (med Film og Lysbilleder).
3	21. — —	1. Søløjtnant Prip: Om Torpedoplaners Anvendelse og Taktik. 2. Kommandørkaptajn Ipsen: Redegørelse for de i sidste Forsamlingsaar afholdte strategiske Sokrigsspil, i Henhold til Lovenes § 17.
4	28. — —	Strategisk Sokrigsspil.
5	5. Decbr. —	1. Orlogskaptajn Jørgensen: Om Smaalandsfarvandsstillingen. 2. Formanden for Udvalg til Aftattelse af Prisspørgsmaal fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal for 1934.
6	12. — —	1. Kommandør Trap: Øvelseseskadren 1933. 2. Behandling af og Afstemning om Prisspørgsmaal for 1934.
7	19. — —	Taktisk Sokrigsspil.
8	16. Januar 1934	1. Kaptajnløjtnant Lind: Ildledelsesmetoder ved Kystdefensionen. 2. Nedsættelse af Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1934.
9	30. — —	1. Kommandør Godfred Hansen: D.S.O.K.-Flaadeprogramudvalgets Betænkning. 2. Formanden for det d. 28. Marts nedsatte Udvalg til Behandling af indsendt Forslag til Ændring af Lovenes § 19 forelægger Udvalgets Betænkning.

			3. Nedsættelse af Udvalg til at varetage de med Højtideligholdelsen af Selskabets 150 Aars Bestaaen forbundne Arbejder.
10	6. Febr.	1934	Diskussion om D.S.O.K.s Flaadeprogram.
11	13. —	—	1. Fortsættelse og Afslutning af Diskussion om D.S.O.K.s Flaadeprogram. 2. Behandling af og Afstemning om den d. 30. Januar d. A, forelagte Betænkning til Ændring af Lovenes § 19.
12	27 —	—	Strategisk Søkrigsspil med Officerer af Hæren.
13	6. Marts	—	Strategisk Søkrigsspil med Officerer af Hæren.
14	20. —	—	1. Forelæggelse af Retningslinjer for D.S.O.K.s Oplysningsarbejde vedr. Flaadens Sammensætning. 2. Formanden for Udvalg af 30. Januar d. A. til Varetagelse af Arbejdet ved Højtideligholdelsen af Selskabets 150 Aars Bestaaen aflægger Beretning.
15	27. —	—	1. Kommandør Barfod: Nogle Betragtninger over Forbedring af Mandskabets Forhold. 2. Behandling af og Afstemning over Program for Højtideligholdelsen af Selskabets 150 Aars Bestaaen. 3. Nedsættelse af Udvalg til Affattelse af Prispørgsmaal for 1935, i Henh. til Lovenes § 16. 2. Valg af Bestyrelse, i Henh. til Lovenes § 19.

1 Samarbejde med Søofficersforeningen har der i denne været afholdt følgende Foredrag:

1	7. Novbr.	1933	1. Kaptajn i Artilleriet S. A. Andersen: Ordningen af en større Bys Luftforsvar.
2	9. Januar	1934	2. Generalauditor Pürschel: •Den militære Straffe- og Retsplejelov•.
3	13. Marts	—	3. Kaptajn i den svenske Flaade Daniel Landquist: •De danske Gennemsejlingsfarvandes strategiske Betydning, specielt med Henblik paa svenske Forsvarsforhold•.

Følgende Udvalg er nedsat:

1. Voldgiftsraad for "Tidsskrift for Søværnen".

Kommandør *Gyldenkrone.*
Kommandørkaptajn *Grandjean.*

2. Redaktionsudvalg.

Kaptajnløjtnant *Ramlau-Hansen.*
— *Ove Petersen.*
— *H. Rasmussen.*
— *Salicath.*
— *P. Morch.*

3. Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1934.

Kommandørkaptajn *C. Hammerich.*
Orlogskaptajn *H. Frederiksen.*
Kaptajnløjtnant *W. Salicath.*

Suppleantudvalg:

Kommandørkaptajn *C. Evers.*
Orlogskaptajn *A. H. Vedel.*
Kaptajnløjtnant *S. Ramlau-Hansen.*

4. Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1935.

Kommandør *Briand de Crèvecoeur.*
Orlogskaptajn *Maegaard.*
Kaptajnløjtnant *Madsen.*

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 d. 27. Marts 1934 afholdte Valg af Bestyrelse blev:

Formand Kaptajnløjtnant *H. Rasmussen.*
Næstformand — *L. Rostock-Jensen.*
Regnskabsfører Søløjtnant *E. Rasmussen.*
Suppleant — *H. Westenholtz.*

Solieutenant-Selskabet i April 1934.

E. M. DAHL,
Formand.

Bemærkninger til Kommandørkaptajn P. Lembckes Artikel: Nye Veje.

(April Hefte).

Af Kaptajnløjtnant A. Legind.

De Synspunkter, som Hr. Kommandørkaptajn Lembcke med Overskriften »Nye Veje« gav Udtryk for i April Hefte, har ganske naturligt vakt mere end almindelig Opmærksomhed og Interesse i Kredse, hvor Flaaden og dens Betydning for vort Land til Stadighed staar paa Dagsordenen. Ikke saa meget fordi der positivt anvises nye Veje, ej heller fordi de fremsatte Tanker bæres af et solidt Bevis-Fundament — snarere tvært imod; — men fordi det Resultat, Kommandørkaptajnen naar til, bryder saa fuldstændig med den hidtil fulgte Linie i Flaadens Udvikling. Endelig er ogsaa det Initiativ, som ihærdigt søger en Udvej af den nuværende Misère, altid sikker paa Sympati og Opmærksomhed.

I Betragtning af det ekstraordinære i Kommandørkaptajnens Tanker og den Form, hvorunder de fremsættes, vil det formodentlig ikke undre, om Artiklen af mange opfattes som en Opfordring til Modsigelse, til en Under-søgelse af hele Flaadens Problem. Desværre kan »Nye Veje« dog efter mit Skøn ikke danne Grundlag for en saglig Diskussion; dens skitsemæssige Karakter og Mangel paa Argumenter danner en afgørende Hindring. Derimod forekommer det mig, at Artiklens Aand og Grundlag paa anden Vis kan blive af skæbnesvanger Betydning, og jeg skal i den Anledning tillade mig at fremsætte et Par Bemærkninger.

Saavidt man kan forstaa, er Forudsætningen for Kommandørkaptajnens Betragtninger, at en Bevillings-

forøgelse maa anses for udelukket, og at det derfor bør undersøges, om Flaaden bør omlægges effektivt til det nuværende økonomiske Grundlag. Spørgsmaalet bliver altsaa, om man ved en Koncentration om et mindre Opgavesæt kan løse dette mere ideelt end nu for samme økonomiske Indsats.

Efter min Opfattelse skal der imidlertid et Mirakel — en Alladinslampe — til for ud af de beskedne Midler at skaffe større Kampkraft og bedre Virkemidler, end der haves nu. At en Omgruppering af Brikkerne i vort fattige Budget vil give nogen Vinding synes ret usandsynlig. I umindelige Tider har Flaaden været under den »Budgettets Tugt«, som bl. a. nu skal redde det kgl. Teater, og det maa være tilladt at gaa ud fra, at vore ansvarlige Myndigheder til det yderste har anstrængt sig for at opnaa det mest og bedst mulige for Pengene.

Ser man paa de ligeledes i April Hftet offentliggjorte »Betragtninger over et Flaadeprogram«, Betragtninger som i hvert Fald ikke er i Modstrid med Autoriteternes Synspunkter, saa vidner de dog om, at man indenfor de hidtil afstukne økonomiske Rammer har stilet mod dette Flaadeprograms ideelle Maal.

Idet Kommandørkaptajnen saaledes med overordentlig Resignation accepterer det haabløse i en Bevillingsforøgelse, gør han sig med de af denne Resignation følgende Betragtninger til Talsmand for en revideret Statsmarine, ganske vist — det maa man formode — ufrivilligt og antagelig uden at være opmærksom paa denne Konsekvens. For mig er der ingen Tvivl om, at de fremsatte Betragtninger, saafremt de skal staa uimodsagte, vil bidrage til at undergrave den spirende Optimisme og det friske Mod, som forud for alt andet betinger Flaadens Genopbygning.

Naar Kommandørkaptajnen ser en Løsning i, om man saa maa sige, at forlægge Flaadens Tyngdepunkt til Luften, at give Flaaden Vinger, saa skal det villigt indrømmes, at Tanken er umiddelbart tiltalende, især hvis

man derved med et Sæt kunde svinge sig op over alle Vanskeligheder og al Modgang — op over Skyen, hvor Himlen altid er blaa; — men naar man erfarer, at Prisen for den høje Flugt er Opgivelse af Undervandsbaadene og Torpedobaadene (i hvert Fald de nuværende), saa maa man dog mene, at dette er at kaste det grumsede Vand bort, før man har det rene.

I Troen paa det umulige i at faa rigere Midler til Raadighed ligger, efter mit Skøn, Aarsagen til det »luftige« i Kommandørkaptajns Program.

Luftvaabenets Kapacitet som Faktor i Søkrigen og i Krigen overhovedet bliver, som bekendt, stærkt diskuteret i Udlandets Presse og militære Literatur; der hersker langt fra Enighed i Opfattelsen, og meget tyder paa, at Problemet endnu ikke paa langt nær er saa afklaret, at vi med vore beskedne Midler bør slaa ind paa Luftvejen. Man har et ret stærkt Indtryk af, at det i særlig Grad skyldes den pacifistiske Agitations stærke Fremhæven af Luftvaabnets Muligheder og den Fare, det frembyder for Civilbefolkningen, at forskellige Lande har ladet sig bevæge til at sætte særdeles kraftigt ind paa Udviklingen af det militære Flyvevæsen.

Uden iøvrigt at gaa særligt i Detailler angiver Kommandørkaptajnen en Række positive og negative Egenskaber, der er karakteristiske for Luftfartøjet; saaledes siges det, at Luftfartøjets Evne til at bære Vægt er »relativt stor«. Man kan lige saa godt hævde, at den er »relativt ringe«.

Særlig farlig synes den høje Værdsættelse af Luftvaabnet, fordi dette takket være Tidens Mentalitet og den »Air terror«, som særlig holdes vedlige af yderligtgaaende Pacifister, har en sikker første Prioritet i Publikums Bevaagenhed. Vi kan derfor meget let komme til at investere en større Del af de 11,5 Millioner i et Luftvaaben, der vel er uundværligt og sideordnet med visse af de øvrige Vaaben, men som endnu ikke kan afløse

nogen af Fladens søbundne Enheder og derfor ej heller er modent til at spille Hovedrollen i Søforsvaret.

Artiklens indledende taktiske og strategiske Betragtninger synes klare og overbevisende, og det er saaledes ikke dem, der opfordrer til Imødegaaelse; men som allerede nævnt er det Konklusionen, der fremsættes paa Basis af en Vaabenvurdering, som i hvert Fald ikke i Artiklen underbygges med Beviser.

Naar det i et Resumé af Luftvaabnets Egenskaber siges, at det er alt Skibsmateriel overlegent i Rekognosceringsevne, saa er dette vel rigtigt i mange, ja maaske i de fleste Tilfælde; men dog kun under visse bestemte Forudsætninger. Under andre Forudsætninger vil f. Eks. de saa haardt trakterede Undervandsbaade besidde overordentlige Evner til en saavel i Tid og Distance meget udstrakt Rekognoscering.

Ligeledes maa man efterlyse Erfaringerne for, at »Luftfartøjet er T- og Ubaade overlegent m. H. t. disses primære Opgave, Angreb med Torpedoer mod større Enheder«. I Betragtning af, at Natangrebet er vore Torpedobaades fornemste Opgave, synes en Forklaring stærkt paakrævet.

At Luftfartøjer er det bedste Værn mod Luftangreb modsiges direkte af den Kendsgerning, at t. Eks. Royal Air Force aabent indrømmer, at det er umuligt at forsvare en By med Luftfartøjer, samt af, at England bygger 2 Bombemaskiner for hver Jager. Ligeledes er det ikke i Overensstemmelse med engelske, og saa vidt jeg ved heller ikke med danske, Erfaringer, at Luftfartøjet er »et fremragende Middel til Ildledning fra Skibsartilleri«. Det er et Middel; men dermed er vist ogsaa alt sagt.

Hvad Udtalelserne om Undervandsbaadene angaar, da forekommer de saa direkte vildledende, at et Par Bemærkninger maa gøres.

Naar det saaledes siges, at de seks af vore nuværende Baade er forældede, saa vilde det være rigtigere

at sige, at de er gamle, thi i Henseende til tekniske og taktiske Egenskaber, honorerer disse Baade stadig ethvert rimeligt Krav, som kan stilles til Undervandsbaade under vore Forhold.

Naturligvis kræver sikkerhedsmæssige Hensyn, at saa relativt gamle Baade vedligeholdes særlig omhyggeligt, og finder saadan Vedligeholdelse ikke Sted, vil vi meget snart være uden denne Type i Søforsvaret; men det er en uimodsigelig Kendsgerning, at de 3 tilbageværende Baade af Ægir Typen er betydeligt mere anvendelige nu end for adskillige Aar tilbage takket være nye Motorer og forbedrede Installationer. Om vore Undervandsbaade kan i Almindelighed siges, at de er de bedste eksisterende til Operationer i vore Farvande. Eventuelle Nybygninger vil da heller ikke i Princippet komme vil at afvige væsentlig fra vore nuværende Baade.

Rekognosceringsevnen har jeg allerede omtalt; der foreligger adskillige Eksempler, saaledes de engelske Ubaade i Helgolandsbugten, paa Baadenes Egnethed som Spejdere.

Hvad Deboucheringen angaar, der paastaas at »kræve en endog ret vidtgaaende Understøttelse for at bringe Baadene ud i aabent Farvand«, da tror jeg heller ikke Kommandørkaptajnen har Ret i denne Henseende. Selvfølgelig maa Udfaldsvejene renses og sikres for Undervandsbaadene som for Overfladefartøjer i Almindelighed; ud over dette kan det imidlertid kun være i Undervandsbaadenes Interesse saa hurtigt som muligt at blive overladt til sig selv netop for ikke ved en for kraftig Understøttelse at faa henledt Opmærksomheden paa sig.

Som allerede nævnt, har man det Indtryk, at Kommandørkaptajnen har anstillet sine Betragtninger ud fra den Opfattelse, at Mulighederne for en økonomisk Reorganisation af Flaaden nu maa anses for udtømte. Dette Syn er saa afgjort negativt, at det, om det breder sig,

vil blive en snigende Sot, der mere end alt andet vil undergrave Flaaden.

I Modsætning til Kommandørkaptajnen mener jeg, at man bør opmuntre, stimulere og fremelske en positiv Tro paa, at vor Flaade atter kan bringes paa Fode, saa sandt som en saadan positiv Tro er det eneste, der kan gøre det efter Kommandørkaptajnens Opfattelse umulige muligt. Maalet maa bl. a. være at naa dertil, at Flyvevæsenet kan udvikles og fuldkommengøres, uden at noget eksisterende Led af Forsvaret kompromitteres; de kan nemlig endnu ikke undværes. Hvad Undervandsbaadene angaar, vil vi ved at opgive dette Vaaben prisgive et af vore allerbedste Aktiver, et Vaaben som trods Flaadens Nedgang har formaaet at holde sig paa Højde med Udviklingen og som, det indrømmes af adskillige inden- og udenlandske Kapaciteter, er særlig egnet for Krigsførelse under vore geografiske Forhold.

Henset til den overordentlige Betydning af det Spørgsmaal, det Problem, Kommandørkaptajn Lembcke med sin Artikel har sat under Debat, maa man forvente, at den efterfølges af en grundig og saglig Uddybning; i modsat Fald vil den som en Brander, der sendes af uden Ror-gænger og Besætning, kun tjene til at skabe Forvirring i Slaglinien. Af alle hvem Flaadens Sag ligger alvorligt paa Sinde vil Fortsættelsen af »Nye Veje« derfor blive imødeset med særlig Interesse.

Nye Veje.

Af Kaptajnløjtnant Ramlau-Hansen.

Kommandørkaptajn Lembckes Artikel med ovennævnte Titel i April-Hæftet vil sikkert give flere end mig Anledning til Genmæle. Jeg skal derfor indskrænke mig til kun at imødegaa det i Artiklen om vore nuværende Undervandsbaade fremsatte. Dette Afsnit er lige saa lidt som den øvrige Artikel ledsaget af Dokumentation end-sige Beviser.

Om vore Undervandsbaade fremføres: »De 6 af de 8 eksisterende Baade er forældede.» De 6 er aabenbart de 3 af »Ægir»-Typen og de 3 af »Rota»-Typen. Jeg kan forstaa, at man kan diskutere Undervandsbaadernes Berettigelse i det Hele taget, men benytte ovennævnte Postulat til deraf at bevise deres manglende Eksistensberettigelse i den danske Flaade kræver absolut nærmere Dokumentation. Er de forældede? De er gamle i Levealder, det er rigtigt, men takket være Kaptajn Aarestrups nærmest eminente Forudseenhed og Dygtighed ved Udarbejdelsen af Tegningerne til Baadene af »Havfruen»-Typen, hvoraf alle vore efterfølgende er en jævn Udvikling, er det forundt os, at have en Baadtype, hvis Princip er ens gennem alle Typer, (vi misundes af udenlandske Undervandsbaadsofficerer for det), og som er velegnet til vore Forhold. Hvor velegnede, de anses, fremgaar vel deraf, at man mig bekendt ved eventuelle Nybygninger ikke vil forlade dette Princip, men blot udforme det, saaledes som den naturlige Udvikling kræver det.

Baadtypen er altsaa rigtig nok til vore Farvande. Et andet Spørgsmaal er, om der efter deres Fremkomst

er tilkommet saadanne nye Organer til Anvendelse i Undervandsbaade, at man deraf kan finde Anledning til at karakterisere dem som forældede. Mig bekendt ikke. Dertil kommer at vore Undervandsbaade behandles saa omhyggeligt m. H. t. Vedligeholdelse og Indførelse af mulige Forbedringer, at der ikke er nogen Anledning til at tro, at de i Baadene indstallerede Organer skulde blive ubrugelige, før Baadene som Helhed es udslidt.

Med Hensyn til Armering er de veludrustede, for Torpedoarmeringens Vedkommende erkendes dette ogsaa af Kommandørkaptajnen, og Artilleriarmeringen er for Undervandsbaade, der ikke skal føre Handelskrig kun en sidste »piece de resistance«, saafremt den af andre Aarsager er berøvet sit fornemste og naturlige Forsvars-vaaben — Dykkeevnen.

Som Indvending mod dem anføres yderligere: ». . . men Farten er ringe, og vanskeliggør at komme i Angrebsposition overfor hurtiggaaende Skibe«. Udover de engelske »R«-Baade, som byggedes til ganske specielle Formaal, og som nærmest var et dykkende Akkumulatorbatteri med nogen Torpedoarmering, og som er forladt som Type, finder man end ikke moderne Undervandsbaade med ret megen større Fart neddykket, (der vel er det eneste, der kan komme i Betragtning i det her omhandlede Spørgsmaal), end de 6 kritiseredes. I hvert Tilfælde er Farten ikke saa meget større, at deres Evne til at bringe sig i gunstig Angrebsposition overfor hurtiggaaende Maal er forøget i en saadan Grad, at der paa det Grundlag kan rejses Kritik mod vore 6 ældre Undervandsbaade.

»De særlige Farvandsforhold, der indskrænker større Enheders Bevægelsesfrihed, vil være i Undervandsbaadenes Favør, hvorimod de lave Dybder vil berede store Vanskeligheder og yderlig reducere Chancerne for at undgaa de fjendtlige med moderne Detectorer forsynede U-Baadsjagere«.

Jeg nødsages her til selv at maatte fremkomme med noget, der ligner et Postulat, men dog afledt af enkelte Samtaler med udenlandske Søofficerer, nemlig at efter min Formening vil de særlige Farvandsforhold berede de større Enheder større Vanskeligheder, end de Gener, de medfører for danske Undervandsbaade. Saafremt Kommandørkaptajnen afleder sin Tanke fra de Tilfælde, hvor der under Eskadreøvelser ikke er blevet affyret Torpedoer eller Angreb opgivet paa Grund af formentlig for smaa Vanddybder for Baadene, saa kan jeg forsikre Kommandørkaptajnen for, at den Slutning er gal. De Forhold, der har medført, at et Undervandsbaadsangreb har maattet opgives, eller at det er udført ved blind Torpedoskydning, er for langt de flestes vedkommende af rent fredsmæssig Karakter, og kan fornemmelig henføres til to Forhold.

1) Hensynet til Torpedoenne, som under Fredsøvelser skal under Skibene og fortsætte deres Bane indtil den indstillede Distance er udløbet, hvorved de mulig efter Passage af Maalet kan komme ind paa saa lægt Vand, at de gaar i Bund, hvilket naturligt maa undgaas.

2) Bestemmelsen om, at Vanddybden skal tillade de større Skibe at passere hen over en paa Bunden liggende Undervandsbaad, saafremt det af en eller anden fredsmæssig Grund bliver nødvendigt at gaa dybt. For det er vel alle enige om, at under Fredsøvelser maa der ikke ske nogen Ulykke.

•Rekognosceringsevnen er ringe•. Baade •Ja• og •Nej•. Lokalt maaske nok, men intet andet Fartøj i Luft eller paa Vand er i Stand til at foretage en i Tid saa saa udstrakt Rekognoscering og holde den saa konstant som en Undervandsbaad. Og vore kan rigtig placeret gøre det lige saa fuldt som de engelske Undervandsbaade under deres slidsomme — kedsommelige og ener-

verende Rekognosceringer i Helgolandsbugten 1914—1918.

»Aktionsradius i Distance og Tid er betydelig, men Baadene er dog stærkt afhængig af Basis«.

Som saa meget andet i Artiklen skylder Kommandørkaptajnen os Bevis for Paastanden i den sidste Sætning, baade absolut og om Undervandsbaade er stærkere afhængige af Baser end andre Fartøjer paa Vandet eller i Luften. Det er dog en Kendsgerning at ingen andre Fartøjer paa Vandet har været henvist til saa interimistiske Baser eller præsteret saa fabelagtige Udbedringsarbejder med egne Midler som de tyske Undervandsbaade under Verdenskrigen. Vel er Undervandsbaadenes Maskineri spinkelt, men til Gengæld saa stærkt underdelt (af rent sikkerhedsmæssige Grunde) at Udskiftning med Reservemateriel, (som nemt kan forsendes overalt), forholdsvist hurtigt kan foretages.

»Debouchering vil kræve endog ret vidtgaaende Understøttelse for at bringe Undervandsbaadene ud i aabent Farvand, frigjorte for alle Forfølgere«.

En dristig Paastand i Almindelighed som den er fremsat, og efter min Mening kun rigtig saafremt Undervandsbaaden skal føres frem over et større Farvandsafsnit med saa lægt Vand, at det ikke tillader Undervandsbaaden at gøre Brug af dens Dykkeevne.

At der maa skabes Undervandsbaade en minesikret Vej gennem kendte eller formodede Minespærringer er naturligt, det maa der for alle Fartøjer, men derudover bør Undervandsbaade ved Debouchering overlades til sig selv. Intet er nemlig nemmere for en Patrouillelinie end at forlægge Linien i Takt med en Undervandsbaads til Dels kendte neddykkede Fart, og saaledes holde Undervandsbaaden nede. Men derfor bør Undervandsbaaden ogsaa overlades til sig selv, og gaa gennem den mine-ryddede Passage uobserveret af Fjenden og til et Tids-

punkt, som han ikke maa bibringes blot fjerneste Mulighed for at kunne fastslaa.

Dette mod Kommandørkaptajnens Kritik og Ned-sabling af vore Undervandsbaade. Et andet Spørgsmaal er, om vi overhovedet bør have Undervandsbaade, men det er jo en hel Prisopgave som ikke hører hjemme her.

Taageudviklingsmateriel i den danske Marine.

Af Søjtnant I. Valentiner.

Under Verdenskrigens sidste Afsnit vakttes indenfor Marinen Interessen for Spørgsmaalet om Taageudvikling, ikke mindst paa Grund af den store Betydning, som dette nye Krigsmiddel havde vundet ved Angrebet paa Zeebrügge, men ogsaa efter at man fra svenske Kilder havde erfaret, at adskillige tyske Søofficerer mente, at deres heldige Retræte efter Nordsøslaget skyldtes Anvendelsen af kunstig Taage. Man var i Sverige begyndt paa Forsøg paa at fremstille kunstig Taage, og i Foraaret 1918 havde en civil Opfinder — hvis Navn imidlertid blev hemmeligholdt — løst Spørgsmaalet og solgt Opfindelsen til Sverige.

Da det heller ikke var muligt gennem Indberetninger fra vore Marineattachéer andetsteds at danne sig noget Begreb om, hvilke kemiske Stoffer, der var anvendt, maatte man, ved Overvejelserne for at fremskaffe et lignende Materiel her i Landet, bygge paa det almindelige Kendskab, man havde til visse kemiske Stoffers Taagedannelsesevne.

Arbejdet med saadanne Stoffer blev dog i høj Grad vanskeliggjort ved den under Verdenskrigens sidste Del herskende Kemikaliemangel, der herhjemme var særdeles følelig. Stoffer som f. Eks. Svovlchlorid, »rygende Svovlsyre« etc., som det havde været nærliggende at søge anvendt, var praktisk talt umulige at fremskaffe.

Den daværende Forstander for Søværnets kemiske Laboratorium begyndte i 1918 Forsøg med Taagefremstilling paa Basis ad stærkt røggivende, svovlholdige Krudtsatser, hvortil var sat Beg og lignende. Forsøgene, der var af rent orienterende Art, blev foretaget med

smaa Mængder af de paagældende Stofblandinger, men gav intet positivt Resultat; der indtraf en enkelt mindre Eksplosion, dog uden Uheld.

Ved Verdenskrigens Slutning, hvor Interessen for Opgaver af denne Art traadte noget i Baggrunden, ophørte Forsøgene foreløbig.

I Slutningen af 1920 paabegyndtes en Del indledende Forsøg paa Søværnets kemiske Laboratorium. Kemikalierne, der benyttedes, var: brændt Kalk og Svovlsyreanhydrid i Svovlsyre (Pyrosvovlsyre).

Forsøgene fremkaldte megen Røg i Lokalerne, en Del Hoste samt adskillige ødelagte Analyser. Som Følge heraf forlagde man Arbejdsfeltet til Søen med den friske og de større Forhold, formentlig ogsaa som Følge af de Oplysninger, vedrørende kunstig Taage, der i Mellemtiden var fremkommet fra engelske Jagere, der efter Verdenskrigens Afslutning opererede i russiske Farvande.

Omtrent paa samme Tid traadte den daværende Søjtmester i Forbindelse med en fhv. svensk Søofficer, der var fremkommet med et Tilbud paa et af ham opfundet Apparat til Taagefremstilling. Af forskellige Grunde førte Forhandlingerne ikke til noget Resultat — derimod fortsattes Forsøgene med brændt Kalk og Pyrosvovlsyre og i April-Maj 1921 fandt de første Forsøg Sted paa Søen om Bord i en Minekran.

Apparaturet bestod af en gammel Benzindunk, fyldt med brændt Kalk, hvorpaa der gennem en Tragt blev hældt Pyrosvovlsyre. Paa Benzindunken var anbragt et forhenværende Kakkelovnsrør, der tjente som Udstrømningsaabning.

Trods det primitive Apparat overtraf Taageudviklingen i høj Grad de tilstedeværende Forventninger — men alle fik dog revideret deres Opfattelse med Hensyn til de Taagemængder, der er nødvendige til Brug paa Søen. Taagen dækkede godt, men Kvantiteten var altfor

ringe til, at man kunde danne sig et Skøn om dens taktiske Anvendelse og Brug.

I Juli 1921 blev der paa Hærens Krudtværk i Frederiksværk forevist Forstanderen for Søværnets kemiske Laboratorium et Taageudviklingsapparat, som Hæren havde holdt nogle Forsøg med. Det bestod af en almindelig Glaskolbe i hvis Bund var anbragt en Haandfuld Kogsalt i Ammoniakvand. Koncentreret Svovlsyre blev tilsat, og der opstod en Taage af Klorbrinte, Ammoniak og eventuelt svovlsur Ammoniak med Vanddampe. Ved Forevisningen var det stille Vejr og Taagen tilsyneladende god.

Et Forsøg med ovennævnte Taageudviklingsmiddel, der i Løbet af Sommeren afholdtes om Bord i en Minekran, fastslog atter, hvor store Mængder af Kemikalier, og hvor stort et Apparat, der er nødvendigt for i Praksis at kunne gøre virkelig taktisk Brug af Taagen. Et Batteri paa 10 Stk. 1-Liter Kogeflasker var opstillet med tilhørende Tragte til Paafyldning af Svovlsyre. Taagen var tæt og god, men de udviklede Mængder var altfor ringe.

Jævnside med Forsøgene med ovennævnte fra Hærens Krudtværk stammende Taageudviklingsapparat, var Søværnets kemiske Laboratorium begyndt at arbejde med forskellige Taagesatser, der hovedsagelig bestod af rødt Fosfor, og man var i Løbet af Sommeren 1921 naaet til en Taagesats med følgende Sammensætning:

1000 g rødt Fosfor
 350 g Ammoniumnitrat
 100 g amerikansk Olie,

hvoraf det sidstnævnte Stof virkede som Dæmningsmiddel.

Det første anvendte Forsøgsapparat bestod af en Blikbakke, paa hvilken der antændtes en Del af Satsen, indpakket i en Papirpose; efterhaanden som Satsen forbrændte, tilførtes mere i Papirposer.

Da det ved Forsøgene havde vist sig, at Taagen var

god, blev det foreslaaet, at den skulde prøves i Sommereskadren. Marineministeriet gav sin Billigelse dertil, og der blev installeret to Bakker til Taageudvikling paa Agterdækket af en af Eskadrens Torpedobaade.

Unger Forsøgene om Bord blev Apparaterne betjent af Forstanderen for og Hjelpepersonel fra Søværnets kemiske Laboratorium. Satsen viste sig ogsaa her at give god Taageudvikling, men man kom dog her til det Resultat, at Apparaturet var upraktisk, idet der ved Forbrændingen udvikledes meget høj Varme, og høje Flammer slog op fra Bakkerne, der brændte fast paa Baadens Dæk.

Søværnets kemiske Laboratorium arbejdede i Forbindelse med Artilleriværkstedet paa at forbedre Apparaturet — bl. a. forsøgte det — af Hensyn til det eksplosive Stof Ammoniumnitrat — at anbringe Satsen i et svært Staalrør, men Forsøgene førte ikke til noget brugeligt Resultat.

Da det saaledes viste sig, at Vejen ikke paa denne Maade var fremkommelig, og da der omtrent samtidig fra anden Side var udtalt Ønsket om at faa tilvejebragt en mindre Taagebøjle til Brug ved Markering fra Luftfartøj mod Undervandsbaade — og man var overbevist om, at ovennævnte Sats egnede sig godt hertil — begyndtes Konstruktionen af en saadan.

Med Hensyn til Styrke stilledes visse Krav til en Bøje, der skulde udkastes fra et Luftfartøj, og den blev derfor opbygget af et ca. 20 cm langt, 6 mm tykt Staalrør, fornedet forsynet med en paasvejsset Bund, foroven med et paaskruet Staallag, der havde en ca. 10 cm høj »Skorsten« af 2 cm Diameter. Udenom Staalrøret var anbragt en Træflyder, i Skorstenen fandtes et Perkussionsrør og over dette en Paraffinprop, der skulde forhindre Vandets Indtrængen ved Anslaget mod Vandoverfladen.

Men allerede det første Forsøg viste, at Konstruk-

tionen ikke var ganske hensigtsmæssig. Forsøget foretoges i Fyrskibsgaven, i hvilken man fra Bolværket udkastede Bøjen. Denne tændte tilsyneladende ikke, først da man derefter forsøgte at hale den paa Land igen, indtraf en Eksplosion, der satte sine Spor i Bolværket, men iøvrigt lod alle tilstedeværende uskadede. Forsøgene blev herefter ikke fortsatte.

Man var paa dette Tidspunkt ved Søartilleriet begyndt Forhandlinger med den svenske Ingeniør Jernberg angaaende Køb af nogle den danske Marine tilbødte Apparater til Udvikling af kunstig Taage. I Slutningen af Marts 1922 sluttedes Kontrakt om Køb af et »Damp-taageapparat« og en »Taagebøje«. Principperne for Apparaternes Konstruktion og Funktionering var i Korthed følgende:

»Damp-taageapparatet« bestod af en vandfyldt Beholder, omgivet af en Damptrøje, begge med fornødne Af- og Tilgange; i Beholderen anbragtes gult Fosfor, der ved Vandets Opvarmning smeltede og sank til Bunds; ved Aftapning gennem et med forskellige Tilledninger forsynet Rør mødtes Fosforet af en Dampstraale og en Luftstrøm, hvorved det antændtes og under Taageudvikling forbrændte til Fosforpentoxyd. Ved at regulere paa Lufttilførslen og paa Fosformængden kunde Taageudviklingen afpasses efter Ønske.

»Taagebøjen« bestod af en med gult Fosfor fyldt Beholder, hvori var anbragt et Rør med Brandsats; fornedet var dette Rør forsynet med en Korkprop, gennem hvilken den til Antændelsen nødvendige Stupin førte op i Brandsatsen. Efter at Stupinen var tændt, kastedes Bøjen over Bord, og Stupinen tændte Brandsatsen, hvorved Korkproppen kastedes ud. Under Beholderen fandtes en Plade, hvorpaa Brandsatsen faldt ned; ved sin Varme smeltede den Lodningerne omkring Røret i Beholderen samt Fosforet, der saa vilde falde ned paa Pladen og

under Taageudvikling forbrænde til Fosforpenteyd. Bøjen var monteret paa en Flyder med Stativ.

Begge Apparater blev medgivet Eskadren 1922, Damptaageapparatet til Forsøg i »Peder Skram» og Taagebøjen i »Hvalrossen».

Af Udtalelserne om Damptaageapparatet efter Togtet fremgaar »at saalænge Apparatet fremtræder i sin nuværende primitive Form, vil det være vanskeligt, om overhovedet muligt at finde en brugelig Plads til dem i Skibene af »Peder Skram»-Typen», idet man mente, at de anbragte paa Agterdækket i høj Grad vilde kompromittere Skydningen, samt at Anbringelsen paa den læ Kobrygge i altfor høj Grad vilde være afhængig af Vejrforholdene. Derimod udtales der, »at man mener, at Apparaternes rette Plads er i hurtiggaaende Fartøjer, Torpedobaade o. l. til Dækning af andre Skibe og Fartøjer eller som Chance for et overraskende Torpedoangreb».

Heller ikke med Taagebøjen herskede der fuld Tilfredshed; kun naar man i Stedet for at kaste den over Bord efter Antændelsen, anbragte den hængende agter, var den udviklede Taage i Stand til i nogen Tid at dække Baadene.

I Løbet af Vinteren forbedredes Konstruktionen af ovennævnte Apparater, og jævnsides hermed begyndte Søværnets kemiske Laboratorium paa Fremstillingen af den saakaldte »Bergersats»:

Zinkilte,
Zinkstøv samt
Trikloræthylen

og afholdt Forsøg med en Beholder, fyldt med ovennævnte Sats, der blev antændt ved Termit, hvilken Forbrænding gav en udmærket Taageudvikling.

Endvidere fik Søartilleriet i Januar 1923 overleveret

en amerikansk Flyvemarkeringsbøje, der var blevet hjemført fra Grønland med det derværende Inspektionsskib. Satsen viste sig at bestaa af:

Rødt Fosfor og
Termit.

Søværnets kemiske Laboratorium fik i Opdrag at fremstille en lignende Markeringsbøje, men som Følge af de indhøstede Erfaringer med rødt Fosfor i Efteraaret 1921, vilde man ikke anvende det, men brugte i Stedet for den ovenfor omtalte »Bergersats».

Bøjen fremstilledes af et Blikhylster med indvendigt Flyderum og Satsen antændtes ved følgende Tændingsanordning: En Glaskugle med koncentreret Svovlsyre, der blev knust med Anslag mod Vand. Svovlsyren flød ud i en Blanding af Kaliumklorat og Vand, hvorved denne Blanding antændtes og tændte noget Termit, der igen tændte Taagesatsen.

Den fungerede udmærket, men var for dyr at fremstille og blev derfor opgivet.

Den følgende Sommer 1923 var Jernberg's Damp-taageapparat og Taagebøje medgivet Øvelsesdelingen til Forsøg, men efter den den 25. Maj indtrufne Eksplosion i Krydseren »Gejser», under en Demonstration af Taagebøjen, gik man bort fra at anvende gult Fosfor som taageudviklende Sibstans. (Se iøvrigt Beretning fra »Kommissionen angaaende »Gejser»-Ulykken den 25. Maj 1923»).

I Efteraaret 1923 fik Søartilleriet fra den svenske Marine Meddelelse om en ny »Bergersats», som blev benyttet der, en Blanding bestaaende af:

Zinkilte,
Zinkstøv,
Hexakleræthan og
Ammoniumperklorat.

Man gik straks i Gang med Forsøg med denne Sats,

der viste sig at være god, navnlig da man ved Tilsætning af Ammoniumperklorat havde sikret sig, at Satsen ikke ved Forbrænding kunde udvikle Fosgen.

I Løbet af Vinteren blev man færdig med Forsøgene og havde da eksperimenteret sig gennem følgende Tændingsmetoder:

- 1) røgfrit Rørkrudt
- 2) Stupin og Termit
- 3) Riverfriktionsrør med Stupin og Termit

og var blevet staaende ved de to sidstnævnte.

Bøjen, der kunde forsynes med en ringformet Flyder, blev medgivet Eskadren 1924.

Af Udtalelserne efter Togtet fremgaar, at Bøjen har fungeret tilfredsstillende; at Taagen har været god, men at Bøjen lyser for meget under Taageudviklingen. Endvidere »at det vilde være ønskeligt om Taagebøjerne var saaledes installerede, at de til enhver Tid er klar til at kunne kastes eller afbrændes om Bord, alt efter indtrædende Forhold eller foreliggende Omstændigheder, saaledes at de ogsaa kan kastes efter at have brændt nogen Tid».

Som Følge heraf blev der i Løbet af Vinteren 1924—25 konstrueret en gaffelformet Udløsningsmekanisme til Bøjen, der var blevet reglementeret som »Taagebøje M/23»; en Udløsningsmekanisme, der dog aldrig skulde komme i Brug.

I Løbet af denne Vinter deler Udviklingen af Taagemateriel sig i 2 Grene, Taageudvikling ved Forstøvning og Taageudvikling ved Forbrænding, eller mere populært »Flasker» og »Bøjer», og i Løbet af den næste Vinter — 1925—26 — paabegyndes Forsøg med Taageudvikling fra Luftfartøj, hvilke 3 Grene vil blive behandlet hver for sig.

1. Taageudvikling ved Forstøvning.

Saa tidligt i den hjemlige Taageudviklings Historie som 1922 var man gennem en Rapport fra en i Frankrig tjenstgørende dansk Søofficer blevet gjort opmærksom paa denne Taageudviklingsmaade, men da man paa det Tidspunkt var i Gang med Forhandlinger med den svenske Ingeniør Jernberg, blev Sagen stillet i Bero, og først i Efteraaret 1924 foraarsagede nogle Bemærkninger i Meyer's »Der Gaskampf«, at man ved Søværnets kemiske Laboratorium begyndte Forsøg paa Taageudvikling ved Fremstilling og Forstøvning af Siliciumklorid. Resultatet af de første Forsøg paa Fremstillingen — der fandt Sted rent laboratoriemæssigt ved Kul, Sand og Klor — var kun middelmadigt, og man gik derfor over til at anvende højprocentlig Ferrocilicium og Klor. Til dette Formaal konstrueredes en elektrisk Ovn, og det lykkedes til Forsøg at fremstille ca. 500 kg Siliciumklorid.

Som Apparatur benyttedes først en i Meyer's Bog angiven Konstruktion for Forstøvning af Siliciumklorid i Forbindelse med Forstøvning af Ammoniak, men da Fremgangsmaaden ikke viste sig at være hensigtsmæssigt, gik man over til at fylde Siliciumkloriden og flydende Kulsyre paa almindelige Staalflasker og anvendte til Forstøvning et meget simpelt Mundstykke. Ammoniakken var ligeledes anbragt under Tryk i en Staalflaske med samme Forstøvningsanordning, og naar disse Flasker var anbragt tæt ved Siderne gf hinanden, og der samtidig aabnedes for begge Ventiler, forstøvedes Vædskerne ved Udstrømningen, hvorved der dannedes Kiselsyre og Salmiak, der i Forbindelse med Luftens Vanddamp danner Taagen.

Det ovenfor nævnte Parti Siliciumklorid blev i det beskrevne Apparatur medgivet Eskadren 1925, ved hvis Forsøg det konstateredes, at Taagen havde en fortræffelig Dækkeevne.

Taageudviklingskemikalierne — af hvilke Silicium-

tetrakloridet indkøbes i Udlandet, medens Ammoniakken fremstilles her i Landet — og Apparaturet blev derefter reglementeret til fremtidig Brug i Flaaden under Betegnelsen »Taageudviklingsapparat M/26«.

Af Generalrapporterne for de følgende Aar fremgaar, at der til Trods for forskellige tekniske Ufuldkommenheder, hersker Tilfredshed med Apparatet; Maaden, hvorpaa Taagen udvikles, forekommer praktisk, idet man kan begynde og afslutte Udviklingen momentat, ligesom ogsaa Beholderne kan anbringes paa en hensigtsmæssig Plads, og Slinger eller Rørledninger derfra føres hen til det Sted, hvorfra man ønsker at udvikle Taage.

I Generalrapporten fra 1927 udtales bl. a.: »Den rent tekniske Side af Spørgsmaalet »kunstig Taage« er løst paa en saadan Maade, at det maa siges at være fremskaffet et brugbart Materiel til en ikke uoverkommelig Pris. For den taktiske og strategiske Anvendelse er der indhøstet Erfaringer, der vil kunne danne Grundlag for kommende Aars Øvelser. Den rette taktiske Anvendelse af Taagen kræver megen Rutine og god Evne til at bedømme Forholdene paa Søen«.

Samtidig med at de forskellige tekniske Ufuldkommenheder i de næste Aar søgtes forbedret, blev der gjort Forsøg paa at fremskaffe mindre kostbare Kemikalier til Brug ved Taageudvikling i Fredstid, idet den forhaandenværende Taages Kvalitet var saa høj, at man — uden derved at kompromittere dens taktiske Brugbarhed — kunde tillade sig at gaa noget ned med Kvaliteten og forhaabentlig derved opnaa en Besparelse, der eventuelt kunde komme Kvantiteten til Gode.

Ved et Besøg i Tyskland i 1925—26 var den daværende Chef for Søartilleriet og Forstanderen for Søværnets kemiske Laboratorium blevet gjort bekendt med et tysk Taageudviklingsapparat, hvor man ligesom ved nogle af vore første Forsøg anvendte brændt Kalk og Klorsulfonsyre. Søartilleriet anskaffede et Apparat og



•Tysk• Taage Køge Bugt 24/6 1932.



•Dansk• Taage Køge Bugt 24/6 1932.



Til Sammenligning : Taagebanke udfor Øfjord, Island Sommeren 1932.

500 kg Klorsulfonsyre, der dog aldrig kom til Anvendelse, da Syren umiddelbart efter Hjemkomsten omdannede sig til faste hvide Krystaller, som det viste sig at være umuligt paany at anbringe i flydende Form.

Man havde derefter foreløbig opgivet Klorsulfonsyre, men efter den nuværende Undersøtmesters Tjenestophold ved den tyske Marine i Sommeren 1931, fremkom Oplysninger vedrørende moderne tysk Taageudviklingsmateriel, ved hvilket man ligesom tidligere anvendte Klorsulfonsyre, men i et noget andet Blandingsforhold med Svovlsyreanhydrid end ved det tidligere i Tyskland indkøbte Apparat, hvorved det undgaas, at Syren udkrystalliserer.

Søartilleriet anskaffede til Prøve enkelte Apparater af denne Konstruktion med tilhørende »Taagesyre«, hvorved der i de følgende Sommere afholdtes Forsøg.

Apparatet bestaar i Princippet af en Beholder, fyldt med ovennævnte »Taagesyre«, der ved Trykluft presses ud af Beholderen, hvorved Blandingen forstøves og danner Taage i Forbindelse med Luftens Vanddamp. Betjeningen

af Trykløftsventilen kan ske ad elektrisk Vej, saaledes at Betjeningsmandskabet under Taageudviklingen ikke behøver at opholde sig i Nærheden af Apparatet efter Klargøringen.

Med Hensyn til den taktiske Brug og Anvendelighed af denne nye Konstruktion for Taageudviklingsapparat er der fuld Tilfredshed, men da der har vist sig nogle tekniske Vanskeligheder, bl. a. med Hensyn til »Fjernbetjeningsventilen« er det Meningen til Sommer at afholde Forsøg med et af et svensk Firma konstrueret Taageudviklingsapparat, der i Princippet virker paa ganske samme Maade som de tyske Anlæg, men hvor Installationen til Fjernbetjening af Trykløftsventilen er løst paa en mere hensigtsmæssig Maade end ved disse. Endvidere anvendes Svovlsyreanhydrid («Oleum») og Vanddamp i Stedet for Svovlsyreanhydrid og Klorsulfonsyre, hvorved skal opnaas en større Dækningskapacitet, samtidig med at man har Muligheden for at kunne fremstille den rene Svovlsyreanhydrid i den indenlandske Industri, hvilket som bekendt ikke er Tilfældet med Klorsulfonsyre eller det i »Taageudviklingsapparat M/26« anvendte Siliciumtetraklorid.

2. Taageudvikling ved Forbrænding.

Den ved Søartilleriet i 1923 konstruerede Bøje — der Aaret efter var medgivet Eskadren — skulde som tidligere omtalt i en noget ændret Form og forsynet med en Udløsningsmekanisme medgives Eskadren 1925; men forinden Anvendelsen om Bord viste det sig, at et fremstillet Parti »Bergersats« var mere hurtigbrændende end ønskeligt var, idet en Prøvebøje revnede ved Antændelsen paa Søartilleriets Laboratorium. Det blev derfor besluttet at standse Fremstillingen paa Laboratoriet og tilintetgøre den mistænkelige Fabrikation; under den dertil hørende Afladning af Bøjerne indtraf en Ulykke, hvorved 3 Mand ved Søartilleriets Laboratorium blev forbrændt.

Som Følge heraf blev ikke alene hele Beholdningen tilintetgjort, men ogsaa 10—20 Stk. Taagebøjer med samme Sats, der var anskaffet fra Udlandet, og som viste sig at være i Besiddelse af de samme ubehagelige Egenskaber som de danske.

Idet man formodede, at Antændelsen skyldtes Tilstedeværelsen af Fugtighed, blev der afholdt en omfattende Forsøgsrække paa Laboratoriet, hvorved man kom til følgende Resultat:

1. den svenske Sats var uantændelig ved Vand uden Hensyn til Temperaturen. Satsen varmede stærkt lige op til 100° — men tændte ikke.
2. danske Sats af første Fremstilling forholdt sig ganske som den svenske, medens
3. dansk Sats af anden Fremstilling antændtes eksplosionsagtigt ved Vand, naar den naaede en Temperatur af over 26° .

Hexakloræthanet, der var anvendt til de to Blandinger af dansk Sats, viste sig at stamme fra 2 forskellige udenlandske Fabrikker, den ene Levering fremkaldte Antændelse, den anden ikke; men da den kemiske Analyse paaviste, at de to Hexakloræthener var identiske og af samme kemiske Sammensætning som den svenske, maatte saaledes Antændelsen af anden Blanding af den danske »Bergersats« skyldes et ringe Indhold af et ikke paavise ligt Stof der virkede som Katalysator.

Man var nu atter uden Midler til at fremstille en Taagebøje; »Bergersats« turde man ikke anvende, og gult Fosfor var udelukket.

I Løbet af Efteraaret indkom fra England et Tilbud paa en Type Taagebøjer — »smokefloats« — der dog hurtigt viste sig at være uden Interesse for Marinen.

Man vendte saa tilbage til den tidligere omtalte Sats fra den amerikanske Flyvermarkeringsbøje og efter paa

forskellig Maade at have ændret denne, naaede man til følgende Blanding:

50 % Aluminium og Jernilte samt
50 % rødt Fosfor.

For at give Bøjen den fornødne Opdrift, fyldtes den kun delvis med Sats. Tændingen skete ved 2 Stupiner og en Tændstik eller et Vindlys.

I denne Form blev Bøjen medgivet til Prøve i Eskadren 1927, hvor den godkendtes og derefter reglementeredes som »Taagebøje M/27«. Af Udtalelserne efter Togtet fremgaar, at der er Tilfredshed med Funktioneringen, men at den udviklede Taage er mindre tæt end »Flaske-taagen«, saaledes at man i paakommende Tilfælde er nødt til at anvende flere Bøjer samtidig, samt endvidere at Flammedannelsen under Taageudviklingen er meget kraftig.

Som Følge af ovenstaaende fremkom Ønsket om en lidt større Taagebøje med tilsvarende større Kapacitet, og da Marinestaben samtidig udtalte Ønsket om at faa konstrueret en særlig Tænding med Forsinkelse, foretoges de fornødne Forarbejder og Forsøg, der resulterede i en Taagebøje, der medgaves Eskadren 1928, hvor den godkendes og derefter reglementeredes som »Taagebøje M/29«. Forsinkelsen kan varieres fra 2 til 14 Minutter.

3. Taageudvikling fra Luftfartøj.

I Løbet af Foraaret 1926 var man begyndt Forsøg med Taageudlægning fra Luftfartøjer ved Anvendelse af Titanetraklorid. Taagen var god og dækkede godt, men det skortede paa Kvantiteten, som Følge af den ringe Vægt, der i de daværende smaa Luftfartøjer kunde afses til Apparatet. Forsøgene blev derfor foreløbig opgivet.

I den kommende Sommer er det imidlertid Tanken

at fortsætte de i 1926 paabegyndte Forsøg med et Apparat af svensk Konstruktion, der bestaar af en under Luftfartøjet ophængt, paravanelignende Beholder, fyldt med «Oleum». Som Følge af Ejektorvirkningen ved Ma-



Taageudvikling fra Luftfartøj. (45 m's Højde). (Svensk Taageudviklingsapparat med «Oleum»),

skinens Fart gennem Luften suges Vædsken ud af Beholderen og forstøves ved at ramme en Pladespreder.

Vædsken er normalt ikke under Tryk, hvorfor Godstykkelse — og deraf Vægt — af Beholderen kan formindskes betydeligt.

Marinen raader saaledes for Øjeblikket over følgende Taageudviklingsmateriel:

Benævnelse	Kemikalie	Apparatur	Udblæsning eller Tænding
Taageudviklings- apparat M/26	Siliciumtetraklo- rid + Ammoniak	Trykluftflaske	Udblæsning: eget Tryk
Taagebøje M/27	Rødt Fosfor	Bøje	Tænding: Stupin
Taagebøje M/29	Rødt Fosfor	Bøje	Tænding m. Forsinkelæse
Til Forsøg:			
Tysk Taage- udviklings- apparat	Svovlsyre- anhydrid + Klorsulfonsyre	Trykbeholder	Udblæsning: Trykluft
Svensk Taage- udviklings- apparat	Svovlsyreanhy- drid (*Oleum*) + Vanddamp	Trykbeholder	Udblæsning: Trykluft
Svensk Taage- udviklingsapp. til Luftfartøjer	•Oleum•	tyndvægget Beholder	Udblæsning: Ejektorvirkn. ved Maskinens Fart

Den internationale Radiofyrrordning.

Af Fyrdirektør, Kommandørkaptajn Sinding.

Med Efterretninger for Søfarende Nr. 1/1934 fulgte en særlig Bekendtgørelse vedrørende de danske Radiofyr, som indeholdt Oplysninger om disses Gruppering, Frekvens, Tonefrekvens m. m. saaledes som Ordningen skulde gennemføres (og er gennemført) inden Udgangen af Marts Maaned 1934.

Selv om de i nævnte Bekendtgørelse givne Oplysninger vil være fuldt ud tilstrækkelige for Navigatøren ved den praktiske Benyttelse af Radiofyrene, vil det maaske kunne paaregne Interesse for Tidsskriftets Læsere at stifte nærmere Bekendtskab med Radiofyrenes Organisation, paa international Basis, samt faa et lidt mere detailleret Kendskab til den endelige Ordning og Grunden til, at en saadan var nødvendig.

I Aaret 1923 etableredes det første Radiofyr i Danmark, idet der opstilledes et saadant til Forsøg om Bord i Graadyb Fyrskib. Det efterfulgtes i 1924 af Gjedser Rev R. F., i 1925 Hanstholm R. F., i 1926 Læsø Trindel R. F. og Skagens Rev R. F., i 1927 Anholt Knob og Horns Rev R. F., i 1928 Middelgrundsfort, Stevns, Myggenæs og Nolsø R. F., i 1930 Vyl og Østre Flak R. F., i 1931 Hirsholmene, Nakke Hoved og Sletterhage R. F. og endelig i 1932 Hals Barre og Drogden R. F.

Efterhaanden er alle ældre Radiofyr blevet udskiftet med moderne Apparater saaledes, at Fyr- og Vagervæsenet nu driver 18 moderne Radiofyr.

Det ses saaledes, at Radiofyrene her ligesom overalt i Udlandet er opstaaet i Løbet af forholdsvis faa Aar, og det store Antal Radiofyr, der skød frem som Paddehatte,

maatte selvfølgelig medføre en Støj i Æteren, som gjorde Nyttens af Radiofyrene i høj Grad problematisk. Da Pejlingen jo normalt foretages ved at stille Pejlrammen paa Minimum af Lyd, vilde et Radiofy, der laa 90° fra det Radiofy, der pejledes, og som sendte paa samme Bølgelængde som dette, give Maksimum af Lydstyrke og saaledes ganske ødelægge Resultatet af Pejlingen.

Det stod da hurtigt de forskellige Fyrautoriteter klart, at noget maatte der gøres, ligesom man var klar over, at Spørgsmaalet maatte løses ad international Vej, idet Radiofyrene jo i givet Fald virker lige forstyrrende for udenlandske som for egne Radiofy.

Gennem en Række Konferencer i London 1929 og 1931, i Lissabon 1930, i Stockholm 1932, i Paris 1933 og endelig i København 1933 naaede man til den Ordning, som nu er ført ud i Livet, og som omfatter alle Nordeuropas Radiofy beliggende ved den engelske Kanal, Farvandet omkring de britiske Øer og Færøerne, Nordsøen, Skagerak, Kattegat, Østersøen og den botniske Havbugt, et Antal af ca. 190 Radiofy, hvoraf ca. 80 er i Drift og Resten projekteret eller under Opførelse.

Ved en international Radiokonference i Madrid 1932 lykkedes det Fyradministrationerne at faa gennemført en højst tiltrængt Udvidelse af det Frekvensomraade, der hidtil havde staaet til Radiofyrenes Disposition, og Frekvensomraadet $200/320$ Kc/s staa nu udelukkende til Disposition for Skibsfartens Radiofy.

Dette Frekvensomraade deles nu i 10 Frekvenser med 3 Kc/s Mellemlum, saaledes, at der fremkommer følgende Frekvenser, paa hvilke Radiofyrene maa transmittere nemlig:

- | | | | |
|---|-------|------|-----------------------------|
| A | 291,5 | Kc/s | (1029 m) |
| B | 294,5 | - | (1019 -) |
| C | 297,5 | - | (1008 -) |
| D | 300,5 | - | (998 -) (forbeholdt Forsøg) |

E	303,5	Kc/s	(988 m)
F	306,5	-	(979 -)
G	309,5	-	(969 -)
H	312,5	-	(960 -)
I	315,5	-	(951 -)
K	318,5	-	(942 -)

Rækkevidden for hvert enkelt Radiofyrr er fastsat, og de er derefter inddelt i Grupper paa højst 3, hvorefter hver Gruppe har faaet tildelt den Frekvens, paa hvilken alle Radiofyrr i samme Gruppe skal transmittere. Gruppeinddelingen er fastsat med Hensyntagen til Rækkevidde (Energi) m. m. og saaledes, at Grupper med samme Frekvens ligger saa langt fra hinanden, at de ikke vil kunne genere hinandens Udsendelser. Radiofyrene indenfor samme Gruppe sender derefter saaledes: Nr. 1 i det 1. og 2. Minut af Timen, Nr. 2 i 3. og 4. Minut, Nr. 3 i 5. og 6. Minut, Nr. 1 atter i 7. og 8. Minut o. s. v.

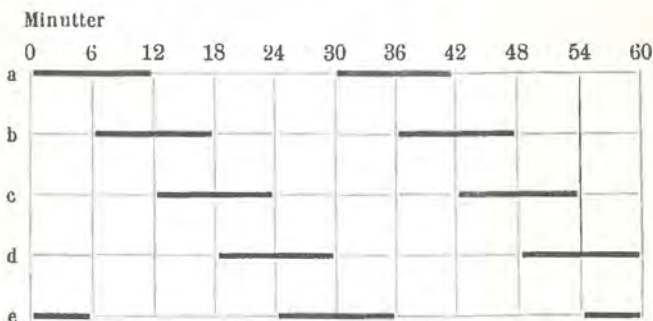
Da den Tonehøjde, der anvendes ved Transmissionerne, ogsaa har Indflydelse paa de indbyrdes Forstyrrelser, tildeles der Radiofyrene bestemte Tonefrekvenser efter nedenstaaende Skema:

Gruppe I	Gruppe II	Gruppe III	Gruppe IV	Gruppe V	Gruppe VI
335 c/s	376	423	475	535	600
670	752	846	950	1070	1200
1005	1128	1269	—	—	—

En Radiofyrrgruppe, der f. Eks. faar tildelt Tonefrekvenserne i Gruppe I, kan saaledes anvende 335, 670 eller 1005 c/s, idet det dog er anbefalet at anvende de laveste Frekvenser, hvor dette uden Vanskelighed kan lade sig gøre.

Ogsaa i klart Vejr udsender de fleste Radiofyrr Sig-

naler, og disse Klartvejrstransmissioner foregaar efter en nøje tilrettelagt Plan, idet hver Gruppe faar tildelt et ganske bestemt Tidsomraade, i hvilke Transmissionerne maa finde Sted og efter følgende Skema:



En Gruppe, der faar tildelt Klartvejrudsendelse a maa saaledes højst transmittere fra det 0—12. og det 30.—42. Minut i Timen, b fra det 6.—18. og 36.—48. Minut o. s. v.

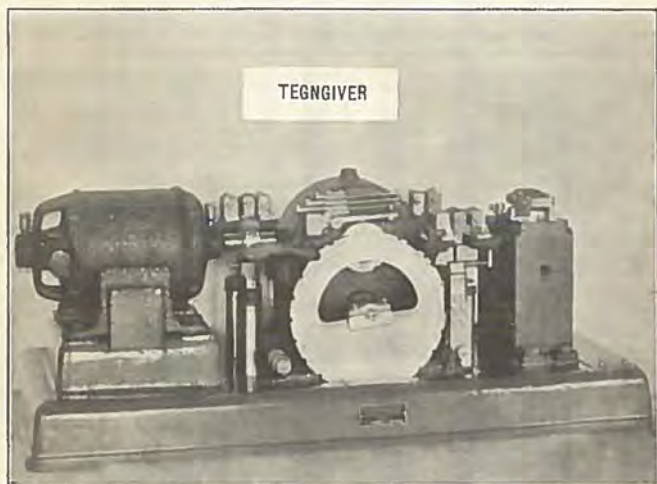
Dette vil med andre Ord sige, at hvert Radiofyrr højst maa udsende 2 efter hinanden følgende Transmissioner hver halve Time under klart Vejr, medens det under Taage m. v. udsender 10 Transmissioner pr. Time.

Klartvejrudsendelserne bør dog ikke ske hyppigere end nødvendigt, bl. a. af Bekostningshensyn, og de danske Radiofyrr transmitterer derfor kun hver Time inden for Skagen og hver 1½ Time uden for Skagen, hvis Klartvejrudsendelser finder Sted. En Undtagelse danner dog Nolsø Radiofyrr, der efter en Ombygning, der vil finde Sted i Sommerens Løb, vil faa Klartvejrudsendelse hver Time, ligesom det paatænkes at overgaa til Udsendelse hver Time ogsaa for de øvrige Radiofyrr uden for Skagen.

Som nævnt er Transmissionstiden pr. Radiofyrr 2 Minutter, men af Hensyn til en eventuel Overlapning fra de øvrige Radiofyrr i Gruppen, maa hele Perioden ikke optages af selve Signalet, men det forlanges, at der skal være Tavshed ca. 7—10 Sekunder i Slutningen af Perioden.

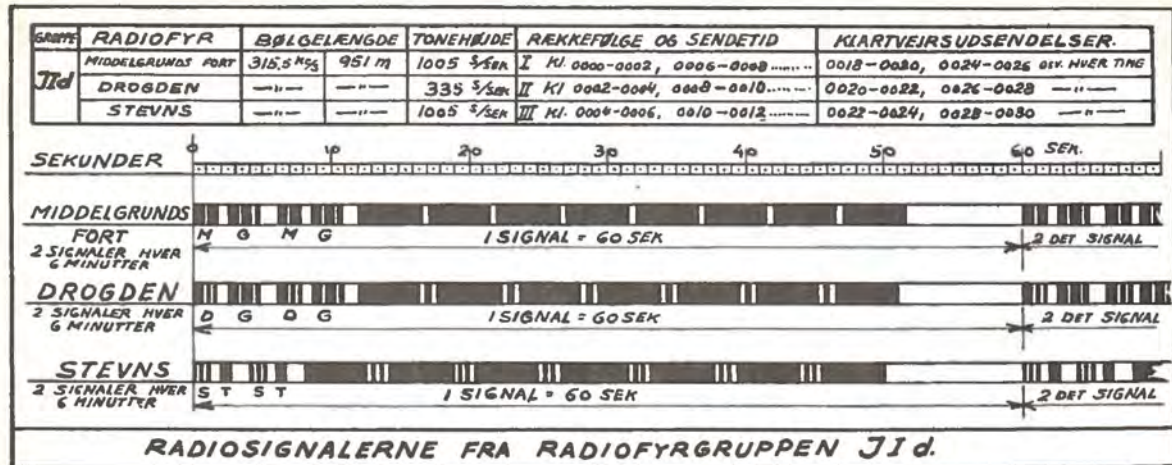
Forøvrigt er man frit stillet med Hensyn til selve Signalet, men der følger dog visse Regler.

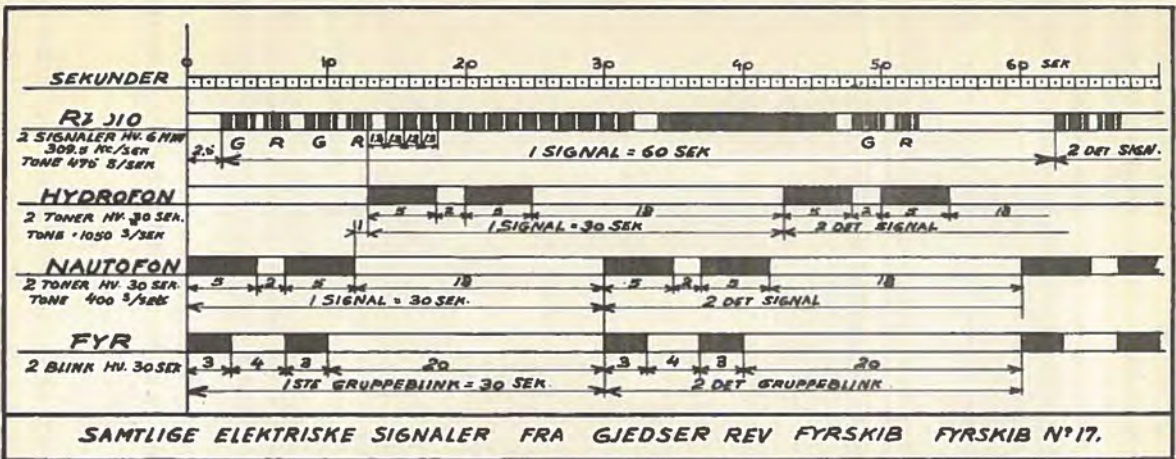
Signalet indledes først med et Kendingssignal, som kan gentages, og derefter kommer Pejlstregerne. Mellem Pejlstregerne kan der indskydes 1 eller 2 Prikker saaledes, at man kan give hvert Radiofyrd i Gruppen et Signal, der er karakteristisk i hele sin Længde.



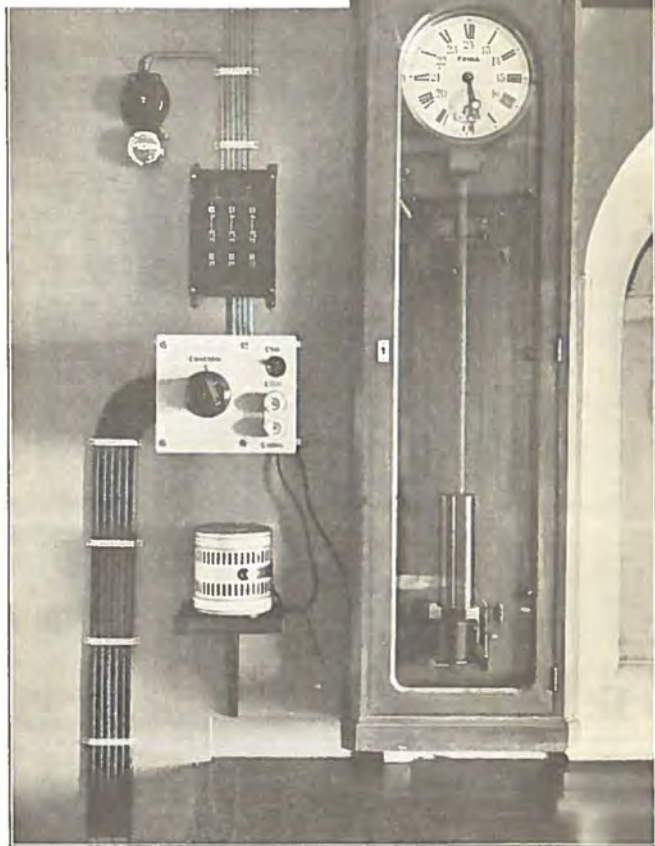
En saadan Karakteristik kan ikke gives Radiofyrd, der er kombineret med Undervandssignaler til Afstandsbestemmelse, idet Signalerne her bliver ens med Undtagelse af selve Kendingssignalet, og man giver derfor et Kendingssignal saavel i Begyndelsen som i Slutningen af Signalet.

For at opnaa saa mange Pejlstreger som muligt, gives Kendingssignalet i hurtigere Tempo end tidligere anvendtes, men dog ikke med større Hastighed end svarende til 0,2 Sek. pr. Prik, saaledes at Navigatøren uden Radiouddannelse vil kunne aflæse Signalet.





KONTROLUR med indbygget
KONTAKTVÆRK ved LAND-
RADIOFYR



Hosstaaende Diagrammer viser de to Typer af Radio-signaler og de af det elektriske Membrantaagesignal m. m. udsendte Signaler.

Det vil være indlysende, at den indførte Ordning kræver en høj Grad af Nøjagtighed med Hensyn til



KONTROLURE og KONTAKTVERKER
ved FYRSKIBS-RADIOFYR

Overholdelsen af Sendetiderne saavel ved Taage- som ved Klartvejsudsendelser, og heri ligger i Virkeligheden en stor Vanskelighed ved Ordningens praktiske Udførelse.

Selve Signalerne gives af Tegngivere (se Ill.), der bestaar af Hjul, der drives af en elektrisk Motor, paa hvis Omkreds de til Signalet svarende Kontaktnaster er anbragt. Tegngiveren startes og stoppes af en Uranord-

ning. Ved Landradiofyrene anvendes elektrisk drevne Pendulure (se Ill.), der ved deres relativt store Kraft driver det elektriske Kontaktværk, som slutter og afbryder Strømmen, direkte. Ved Fyrskibsradiofyrene kan man selvfølgelig ikke anvende saadanne Ure, og man benytter her dertil indrettede (omdannede) Skibskronometre (se Ill.). Da saadanne Kronometre ikke vil kunne belastes paa samme Maade som et Pendulur uden at miste sin nøjagtige Gang, indskydes der mellem Kronometret og Kontaktværket et meget fintmærkende Relais, der faar sine Strømpulser fra Kronometret. For at opnaa en nøjagtig Gang, har det enkelte Steder været nødvendigt at indlægge elektrisk »Centralvarme« i Uranordningen for herved at holde en ganske bestemt Temperatur.

Alle Ure kontrolleres 2 Gange i Døgnet ved Radiotidssignaler fra Nauen og iøvrigt ved indbyrdes Kontrol mellem Radiofyrene.

Da det selvfølgelig vilde være umuligt at forlange, at Fyrpersonalet Aar ud og Aar ind, til ganske bestemte Tider, skulde starte Radiofyret for periodiske Klartvejr-udsendelser, har man ved alle Radiofyr med Klartvejr-udsendelser indrettet automatisk Start og Stop for disse. »Igangsætteren«, der dirigeres ved Impulser fra Kronometret, starter hele Senderanlægget. Efter Senderperiodens Ophør standser Radiofyret automatisk, idet Tegngiveren dog altid løber videre til sin Udgangsstilling, saaledes, at den ved næste Senderperiodes Begyndelse starter med første Tegn i Signalet.

Ved henholdsvis at dreje en Knap til »Taage« eller »Klart Vejr« sender Radiofyret i Overensstemmelse hermed sin periodiske Udsendelse, i Taage hver 6. Minut og i klart Vejr hver 1 eller $1\frac{1}{2}$ Time.

Deviationsundersøgelse af de i Skibe installerede Radiopejlapparater foregaar ved samtidige Radio- og terrestriske Pejlinger af det benyttede Radiofyr, og for Drift af et Radiofyr under en saadan Periode erlægges ved-

kommende Installationsfirma en mindre Afgift til Fyr- og Vagervæsenet. Da Udsendelserne som nævnt foregaar med mellemliggende Tavshedsperioder paa 4 Min., hvilket medfører, at en Deviationsundersøgelse tager forholdsvis lang Tid, har man af Hensyn til Skibsfarten indrettet Radiofyrene paa Middelgrundsfortet og Hals Barre, som almindeligvis benyttes til Deviationsundersøgelser, saaledes, at Signalerne kan udsendes kontinuerligt. Ved at dreje den nævnte Knap til en tredje Stilling »Deviationsundersøgelse« sender Radiofyret paa denne Maade. Dette maa selvfølgelig kun gøres under sigtbare Forhold, og naar andre Radiofyr i Gruppen ikke sender.

Men ikke alene Tidspunkterne for Transmissionerne skal overholdes meget nøje, dette gælder ogsaa Frekvensen og i saa høj Grad som mulig Rækkevidden af Radiofyrene.

For at holde Frekvensen saa skarp som mulig anvendes ved alle nyere Radiofyr krystalstyrede eller krystal-kontrollerede Sendere, hvor en selv meget ringe Afvigelse i Frekvensen straks giver sig til Kende for Betjeningspersonalet.

Vanskeligere stiller Forholdet sig med Hensyn til Bestemmelsen af Rækkevidden. Ganske vist har man ved den gældende Ordning fastsat, at Feltstyrken ved den opgivne Rækkevidde skal være ca. 50 Microvolt pr. Meter, men en konstant Feltstyrke kan vanskelig opnaaes f. Eks. i Fyrskibe af Træ, idet de forskellige Vejrforhold (Regn, Tørke) her bringer ret store Variationer ind i den udsendte Energi.

For imidlertid at kontrollere de forskellige Radiofyrs Feltstyrker, er der i Fyrinspektionsskibet installeret en Feltstyrkemaaler, og Kontrol af Radiofyrenes hele indbyrdes Virksomhed foretages gennem Kontrolapparater opstillet i Fyrdirektoratet.

Ved enkelte Radiofyr kan Kronometerstyring undlades, nemlig ved saadanne hvis Rækkevidde ikke er over

10 Sømil, eller hvis Radiofyret arbejder med en Frekvens, der ligger uden for det Marineradiofyrene tildelte Frekvensomraade, men for alle Radiofyrs Vedkommende, som ikke henhører under Marineministeriet, gælder følgende Uddrag af Ministeriet for offentlige Arbejders Cirkulære af 23. Nov. 1912 og 5. Okt. 1931 til samtlige Amtmænd saalydende:

» For saa vidt angaar Radiofyrr indsendes Andragendet gennem Amtet til Marineministeriet om fornødent ledsaget af et Kort, der viser Fyrets nøjagtige Beliggenhed. Andragendet skal indeholde en kort teknisk Beskrivelse af, hvorledes Anlægget tænkes indrettet og installeret, samt Meddelelse om, hvorvidt der vil blive sendt med kontinuerlige Bølger (international Betegnelse A. 1) eller paavirkede kontinuerlige Bølger (international Betegnelse: A. 2). Endvidere skal der medfølge Oplysning om Fyrets Karakter, Antenneenergi, Meterampère, Rækkevidde og Sendetider samt om, hvilken Bølgelængde eller hvilket Bølgeomraade, der ønskes benyttet.

Forandringer i bestaaende Radiofyranlæggs Karakter, Bølgeomraade og Bølgelængde m. v. maa kun foretages, naar Tilladelse hertil forinden er givet af Marineministeriet.

Opmærksomheden henledes paa, at Andragender vedrørende Fyr, Taagesignalstationer, Sømærker og Radiofyrr kun kan forventes imødekommet, naar de med Hensyn til de paagældende Indretningers Virkemaade, Form, Farve m. v. givne Regler er lagt til Grund for Andragendet . . . »

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Maj 1934).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

England.

Flaademanøvrer.

Medio Marts afholdtes for første Gang siden 1930—31 en kombineret Flaademanøvre med Deltagelse af de samlede Flaadestyrker i europæiske Farvand (Home-Fleet og Middelhavsflaaden).

Øvelsens Formaal var Belysning af Spørgsmaalet Hjemlandets Forsyninger under Krigsforhold og Muligheden for at sikre Forbindelserne over de lange Linjer (Middelhavet—England) overfor væsentlige (Jævnbyrdige) fjendtlige Flaadestyrker, der forsøger Basisetablering i neutral Stat.

Øvelsen var saaledes paa Linje med de sidste Aars større Flaademanøvrer, der som fælles, gennemgaaende Træk har Undersøgelser af Forsyningsproblemet (jfr. T. f. S.: tysk Øvelse 1932 S. 471, italiensk Øvelse 1932 S. 526, engelske Øvelser 1933 S. 96 og S. 584, fransk Øvelse 1933 S. 330).

Strategiske og geografiske Forudsætninger.

Krigstilstand mellem rød og blaa Magt forudsættes at have varet i nogen Tid.

Rød Magt er fuldstændig afhængig af søværts Forbindelser til Middelhavet, der opretholdes langs Østland (men udenfor Territorialgrænsen) med røde Baser i Kanalen og Gibraltar.

Blaa Magt, tænkt Land SW. f. Azorerne med Hovedbasis i St. Miguel, har afbrudt rød Trafik til Sydatlanten og har nu til Hensigt at bemægtige sig én af Havnene A (Arosa Bugt), B (Vigo Bugt) ell. C (Tajo Munding) for at etablere hensigtsmæssig Operationsbasis mod Forbindelsen Kanalen—Gibraltar (Afstand blaa Hovedbasis til A, B og C henhv. 875, 850 og 800 Sømil).

Østland, neutral, svag Stat, forudsættes ikke at modsætte sig blaa Handling, der formodes udført som storstilet Landsætningseksp. under Beskyttelse af hele blaa Flaade.

Rød Magt, der gennem sin Efterretningstjeneste er

vidende ikke blot om blaa Hensigt, men ogsaa om visse af Planens Detailler, og som saaledes ser sin Middelhavsforbindelse kompromitteret, har koncentreret sine samlede Styrker om Gibraltar med det Formaal at opsøge og ødelægge blaa Styrke i Søen.

Som yderligere Forudsætninger for Øvelsen maa nævnes, at blaa Magts hidtidige, ugunstige Baseringsforhold (Afstand blaa Hovedbasis til Gibraltar og Kanalen henhv. 950 og 1350 Sml.) for Operationer mod rød Magt har medført en Stilstand i Søkrigsførelsen, der nu søges brudt paa blaa Magts Initiativ, og at hele Øvelses-



omraadet (Azorerne—Gibraltar—Finisterre) ligger udenfor begge Magters landbaserede Luftstyrkers Virkeomraader.

Styrkeforhold.

Rød Styrke (Admiral W. Fisher, C.-in-C. Mediterranean Fleet): 5 Slagskibe, 3—20 cm og 4—15 cm Krydsere, ca. 25 Jagere, 5 U-Baade, samt 2 Hangarskibe med ialt 3 Esk. Rekognosc. Luftf., 2 Esk. Jager Luftf og 2 Esk. Torpedo-Bombe Luftf., o: ca. 45 Skibs-Enheder.

Blaa Styrke (Admiral W. Boyle, C.-in-C. Home Fleet): 5 Slagskibe, 2 Slagkrydsere, 7—15 cm Krydsere, 25 Jagere, 4 U-Baade, 1 Hangarskib med 1 Esk. Rekognosc. Luftf., 1 Esk. Jager Luftf. og 1 Esk. Torpedo-Bombe Luftf., samt Transport-Materiel, repræsenteret af U-B Moderskibe m. fl. o: ca. 50 Skibs-Enheder.

Karakteristik af Styrkerne.

Blaa Styrke noget overlegen m. H. t. Kampkraft (Slagskibsstyrke); rød Styrke noget overlegen m. H. t. Jager- og Krydserskvalitet og -fart, samt betydelig overlegen m. H. t. Luftstyrke. Tilfødt Fart for alle Enheder $\frac{2}{3}$ max. Fart; blaa Transport dog kun 12 Knob.

Udgangssituation.

Øvelsen paaregnedes at begynde d. $\frac{11}{3}$ Kl. 0000 Blaa Transport klar til Afgang ved St. Miguel under Beskyttelse af hele

blaa Styrke; Landsætning i Østland (A., B. ell. B.) ikke senere end Daggy $16/8$. Rød Styrke samlet ved Gibraltar, bekendt med disse Oplysninger om blaa Styrke.

Blaa Styrkechef's Plan.

Transport med Hovedstyrke (Slagskibe, Hangarskib, Krydsere m. fl.) Afgang til A; Slagkrydsere m. Jager Division mod C. De to stiplede Linier angiver mulig Fremtrængen ved Daggy $12/8$ for henhv. blaa Transport og røde Krydsere og Hangarskibe.

Rød Styrkechef's Overvejelser og Plan.

Styrkechefen, som stod overfor den Opgave at skulle opsøge og ødelægge en Styrke, der søgte mod et Maal paa den ca. 300 Sml. lange Strækning mellem A og C, skønnede under Forudsætning af gunstige Vejrforhold for Luftvirksomhed at have gode Chancer for med sine overlegne Luftstyrker at lokalisere blaa Styrker d. $12/8$ F. M. og derefter at kompromittere blaa Transport (evt. den ledsagende Hovedstyrke) bl. a. gennem Torpedobombangreb.

Ud fra den Betragtning, at blaa Styrke maatte anse A (alle Forhold ellers lige) for særlig velegnet til Basisetablering, fordi denne Havn laa fjærnest fra rød Hovedbasis (Gibraltar) og derfor var ugunstigst for rød Observationstjeneste (U.-Baads-Kæde, Luftfartøjer), valgte rød Styrkechef indenfor Arealet mellem Bredde ≈ 39 og 43° N. (Lisabon—Arosa) at koncentrere sine Styrker med særligt Henblik paa Linjen Azorerne—A.

Styrkechefens Plan gik derfor ud paa at etablere en Nord-Syd Søgelinje af en særlig Rekognosceringsstyrke (20 cm Krydsere af «London»-Klassen, $2\frac{1}{2}$ Jagerflotille samt U-B-Styrken), der om Dagen i Samarbejde med Luftstyrker¹⁾ skulde søge vest efter og om Natten trække østover.

U-B-Styrken skulde placeres sydligst (nærmest Linjen Azorerne—Lisabon).

Rekognosceringsstyrkens Overfladeskibe (max. $\text{Fart} \geq 32$ Knob) var valgt med Henblik paa blaa Slagkrydserses Optræden (max. $\text{Fart} = 31$ Knob).

I Overensstemmelse med rød Styrkes Hovedopgave skulde Rekognosceringsstyrken ved Møde med blaa Slagskibe (-krydsere) holde Føling med disse, men primært søge (vestover) og angribe Transporten

¹⁾ Hangarskibenes Placering fremgaar ikke af Ovelsesreferaterne.

Slagflaaden skulde operere samlet 50—100 Sml. Ø. f. Re-
kognosceringsstyrken, dækket af 15 cm Krydsere og en Division
Jagere med Henblik paa blaa U-Baades Optræden.

Øvelsens Udførelse.

Ved Øvelsens Begyndelse $11\frac{1}{2}$ Kl. 00⁰⁰ var Vejrforholdene in-
denfor hele Øvelsesfeltet saaledes (NW.lig Storm, svær Sø), at
ikke blot al Luftvirksomhed fra Hangarskib og Katapultmate-
riel blev indstillet — og iøvrigt, som det synes, forblev ind-
stillet under hele Øvelsen — men ogsaa Afgangen for de to Styr-
kers Skibsmateriel forsinkedes i indtil 24 Timer. Rød Styrke-
chef vurderede under disse Omstændigheder sine Chancer for be-
tydeligt forringede, dels fordi det mest effektive Rekognosc.-Middel
(Luftf.) svigtede, dels fordi det maatte forudsættes, at Vejrforhol-
dene var rød Styrke ugunstigst (Storm imod). Det viste sig imid-
lertid senere, at hele blaa Jagerstyrke (ældre Materiel) endog
efter forsinket Afgang fra St. Miguel maatte returnere p. Gr. af Vejrf-
forholdene og saaledes ikke kom til at deltage effektivt i Øvelsen.

Forste Efterretninger om blaa Styrke indløb til rød Styrke-
chef $13\frac{1}{2}$ Kl. 07⁰⁰, hvor rød U-Baad obs. blaa Slagkrydsere paa
Linjen Azorerne—C, og Kl. 10⁰⁰, hvor Krydseren »Shropshire» obs.
blaa Slagskibe paa Linjen Azorerne—AB. Flotillefører (U) »Douglas»
med 1 Division Jagere holdt derefter Føling med Slagkrydserne,
medens 1 Division Jagere søgte Samling ved »Shropshire» for at
holde Føling med Slagskibene; Resten af Jagerstyrken ($1\frac{1}{2}$ Flotille)
fortsatte Rekognosc. efter Transporten.

Paa Grundlag af Situationen d. $13\frac{1}{2}$ om Aftenen traf rød Styr-
kechef derefter flg. Beslutning: at søge afgørende Kamp med blaa
Slagskibe, inden Forening mellem disse og Slagkrydserne kunde
finde Sted o: ved Daggry $14\frac{1}{2}$. U-B. beordredes til at være paa
Patrouille udfor Østland-Havnene som Sikkerhed, hvis Transporten
skulde passere uobs.. $15\frac{1}{2}$ Kl. 20⁰⁰ observeredes imidlertid Trans-
porten Vest for Slagskibene af Rekognosc.-Styrken (Jageren »De-
coy»), hvorefter gentagne Torpedoangreb førtes igennem. Den $14\frac{1}{2}$
Kl. 02⁰⁰ fik rød Slagflaade Føling med blaa Slagskibe under gun-
stige Kampbetingelser for rød Styrke (Afst. ca. 5500 m). Derefter
blev Øvelsen afbrudt.

Særlige Bemærkninger.

Havarier. Det omtalte haarde Vejr under Størstedelen af
Øvelsen bevirkede betydelige Havarier i Jagerne »Yimy», »Versa-
tile» (bygget 1917, 1090 S.-ts), Krydseren »Devonshire» (bygget 1927,

9750 S.-ts) og U-B. »Rover» (bygget 1930, $\frac{1475}{2015}$ S.-ts), der alle maatte dokkes efter Øvelsen.

Øvelseskommentarer (jfr. løvtigt MR. V 1934 og N. T. f. S. IV, V 1934). Den for rød Styrke øjensynlig gunstige Udgang af Øvelsen skyldes formentlig bl. a., at Vejrforholdene — trods tilsyneladende at være ugunstigt for rød Styrke — dog i Realiteten virkede mest hæmmende for blaa Lettere Kræfter og saaledes berøvede blaa Styrke dens søbundne Rekognoscering. Øvelsen blev p. Gr. af manglende Luftvirksomhed forsaavidt udspillet som en Før-Krigsøvelse, og man tør derfor næppe uddrage nye Læresætninger af dens Forløb. Den haardhændede Gennemførelse af Programmet og Indøvelse af højere Føring med saa betydelige Styrker m. v. har dog utvivlsomt været af Betydning for Personellets Uddannelse. Flaadens gode Sømandskab fremhæves eenstemmigt.

I Presse og Fagtidsskriftskommentarer omtales naturligt den manglende Luftvirksomhed. Times $\frac{3}{4}$ omtaler Muligheden for Flyvning med skibsbaseret Materiel saaledes: « . . . it was not that its machines could not have flown. Aircraft have before now taken off from, and landed on, carriers in motion just as lively as was that of H. M. Ships Glorious and Courageous on Tuesday, March 13, when contact was being established between the two fleets. The condition which restricts flying by the Fleet Air Arm in time of peace is the possibility or otherwise of picking up the occupants of a machine that may have to alight in the sea through engine failure, or lack of fuel preventing its return to the carrier. The risk of loss from those causes would undoubtedly be taken in war, if the results to be expected from the use of aircraft were commensurate with it, but it cannot be accepted in peace exercises . . . »

Aëroplane fremhæver derimod i en Artikel, der i Almindelighed behandler Spørgsmaalet Flaade ctr. Luftvaaben, under Omtale af F. A. A. og Øvelsen d. 10-14/3, at Hangarskibsflyvning ikke havde været gennemførlig p. Gr. af saavel Start- som Landingsforholdene, men at Katapultstart havde været mulig.

Taktik.

I nogle Betragtninger over Jager-Spørgsmaalet fremhæver N.M.R. $\frac{4}{6}$ -34, at ved Udløbet af Londontraktaten vil $\frac{2}{6}$ af Englands Jager-tonnage have passeret traktatmæssig Levealder (13 Aar).

Om Jagertaktik oplyses:

- 1) Dag-Angrebs Afstand 9000—11 000 m,
- 2) Samlet Angreb med 2 Flotiller (3: 18 Enheder incl. Flotilleførere),

- 3) Vifteskydning med ialt 100 Torpedoer (ø: ca. 6 pr. Enhed),
- 4) beholden Torpedofart paa max. Afstand ca. 24 Knob.

Om Slagskibes Modstandskraft overfor Torpedoongreb udtales: „ . . . that a bulged capital ship would resist up to half a dozen torpedoes.“

Sovjet.

Flyvevæsen.

Foruden den tidligere omtalte lille Luftskeibstype paa 2200 m³ (jfr T. f. S. 1932 S. 364) udbygges Luftskeibsmateriellet p. t. med 7 Stk. halvstive Luftskeibe (som „Norge“, „Italia“) paa 22 000 m³, L. = 104 m, Diam. 25 m, Fart 100 km/T., samt 1 Luftskeib paa 55 000 m³.

Navne: „Voroshiloff“, „Pravda“, „Kolchoznik“, „Stary“, „Bolshevik“, „Komsomolez“, „Profintern“.

Materiel.

Efter Vår Flotta, Jan. 1934 gengives en Del Oplysninger om Østersøflaadens faktiske Materielbestand og -tilstand efter de sidste Aars Modernisering og Nybygning. Oplysningerne er ret afvigende fra bl. a. Taschenbuch 1934, hvorfor de formentlig er af Interesse:

Slagskeibe. 2 moderniserede: „Marat“, „Oktiabrskaja Revoluzia“. Hoveddata: 26 000 ts, 12 Stk. 30,5 cm K., 16 Stk. 12 cm K., 10 Stk. 75 mm A. L. K. (heraf 2×3 Stk. opstillet paa henhv. forreste og agterste 30,5 cm Taarn), 4 Stk. ↓ 45 cm T-rør, nyt Maskineri (23 Knob), betydelig Skrogombygning bl. a. helt ny vandtæt Inddeling, Klipperstævn m. m., moderne Ildledelsesanlæg (Skudvidde 35 000 m for Hovedarmering), 2 Stk. Luftfartøjer.

Krydsere. 1 moderniseret: „Voroshilow“, der dog endnu er under Ombygning (forventes færdig 1935). Hoveddata: 6800 ts, 30 Knob, 5 Stk. 20,3 cm K., 2 Taarnmaster m. Central-sigter, Katapult m. 1 Luftfartøj.

Jagere. 12 moderniserede af „Novik“-Klassen (nu „Karl Liebknecht“, „Lenin“, „Stalin“ m. fl.). Hoveddata: ca. 1260 ts, 4 Stk. 10,2 cm K., A. L. Skyts, 9 Stk. 45 cm T.-Rør (Triple), 32—34 Knob, 50 Miner.

Desuden indgaar muligvis 4 moderniserede Flotilleførere i den tjenstdygtige Flaade — i alle Tilfælde har „Kalinin“ og „Karl Marx“ deltaget i de sidste Aars søgaaende Øvelser. Hoveddata: ca. 1600 ts, 5 Stk. 10,2 cm K., A. L. Skyts, 9 Stk. 45 cm T.-Rør (Triple), ca. 32 Knob, Trebensmast, 60 Miner.

Torpedobaade. 6 Nybygninger af «C»-Typen (1931—32). 4 af samme Type u. Bygn. Hoveddata: 650 ts, 2 Stk. 10,2 cm K., A. L. Skyts, 3 Stk. 45 cm T-Rør (Triple) mellem de 2 Skorstene, 26 Knob, 50 Miner.

Undervandsbaade. 10 (13), hvoraf 3 er Nybygninger (1932): «Dekabrist», «Narodnovoljets», «Krasnogvardejets». Hoveddata: $\frac{950}{1300}$ ts, $\frac{17}{10}$ Knob, 10 Stk. 53 cm T-Rør, 1 Stk. 10 cm og 1 Stk. 7,5 cm K. samt A. L. Skyts.

De øvrige 7 (10) U. B. er alle moderniserede Baade fra Verdenskrigen:

- a) 6 Baade af «Tavaristsch»-Typen. Hoveddata: $\frac{650}{790}$ ts, $\frac{12-15}{9}$ Knob, 4 Stk. ↓ T-Rør og 8 Stk. ↑ T-Rør (45 cm), 1—2 Stk. 75 mm K., A. L. Skyts.
- b) «Besbotnik» — tidligere engelsk L. 55, der i 1931 efter 3 Aars Ombygning indgik i Sovjetflaaden. Hoveddata: $\frac{845}{1150}$ ts, $\frac{17}{10}$ Knob, 6 Stk. 53 cm ↓ T-Rør, 1 Stk. 10 cm K., A. L. Skyts.
- c) «Proletari», «Batrak» med nærlig samme Data som under a) er indrettet til Mineudlægning, men det er tvivlsomt, om de endnu er tjenstdygtige.
- d) «Rabotschi», der sank Maj 1931 i Finske Bugt, bjærgedes Sommer 1933, og er formentlig p. t. under Reparation.

Mineskibe. 5 moderniserede: «Amur», «Devjatoje Janvarja», henhv. 17 Knob, 320 Miner og 13 Knob, 230 Miner, samt «Kuban», «Jaussa», «Beresina» (10 Knob, 40 Miner). Hertil kan muligvis henregnes Kanonbaadene «Pioner», «Korchun» og «Kobtschik» (400 ts, 15 Knob, 2 Stk. 10 cm K.), der er udrustet til Mineudlægning.

Motortorpedobaade. Ca. 20 Nybygninger (1928—29) af engelsk Type (40 Knob): «Revolutionny Metallist», «Ossoaviohim» m. fl. Baadene er delvis tilvejebragt ved Midler fra offentlige Indsamlinger.

Hjælpemateriel (Ministrygningsfartøjer o. l.) er ældre Materiel fra og før Verdenskrigen, der vel er moderniseret, men hvis Tjenstdygtighed er tvivlsom. Som Ministrygningsmateriel er formentlig anvendeligt en Del Torpedobaade af Type som «Konstruktor» (ca. 740 ts, 22 Knob, 3 Stk. 10,2 cm K.) med hel el. delvis afmonteret Torpedoarmering, samt de egentlige Ministrygere «Fugass», «Minrep», «Provodnik», «Sopal», «Vsryw» (150 ts) og «Udarnik» (500 ts).

Blandt andre Hjeltpeskiibe nævnes 2 U-Baadsmoderskibe: *•Leningradski Sovjet•* og *•Trefoljw•* (1280 ts, 10 Knob) samt U-Baadsbjærgningsskibet *•Kommuna•* (2400 ts, 10 Knob, Løfteevne 1000 ts), der alle er moderniserede i de sidste Aar.

Skoleskibe. Skolekrydseren *•Aurora•* (ca. 7000 ts, 17 Knob, 5 Stk. 13 cm K., A. L. Skyts), Sejlskoleskibet *•Utscheba•*, Artilleriskoleskibet *•Krasnoje Snamja•* (Kanonbaad), Mineskoleskibet *•25 Oktjabja•* (600 Miner, næppe tjenstdygtigt), samt Mærskerskoleskibet *•Komsomoljets•*.

(V. F. I. 1934).

Frankrig.

Prøver, Forsøg.

U-B. Krydseren *•Surcouf•* ($\frac{2880}{4500}$ ts, $\frac{48}{10}$ Knob, 2 Stk. 20,3 cm K., 6 Stk. ↓ og 8 Stk. ↑ 55 cm T.-Rør), der løb af Stablen Nov. 1929, er nu efter fleraarige Prøver afleveret. I Marts foretoges bl. a. en 80 m Dykkeprøve med fuld Udrustning.

For flg. Jagere (Byggeaar 1929—34) opgives Fartpræstationer saaledes:

•Guépard• 38,4, *•Valmy•* 39,8, *•Verdun•* og *•Vauban•* 40,2, *•Lion•* og *•Chevalier-Paul•* 40,4, *•Bison•* 40,6, *•Albatros•* 41,9, *•Gerfaut•* 42,8, *•Cassard•* 42,9. Med sidstnævnte Jager foretoges Udholdenheds-Fartprøve fuldt udrustet (2700 ts) fra Brest til Toulon. Herunder opnaaedes i flere Timer 42 Knob.

For *•Epervier•* og *•Milan•* opgives, at der ved Prøverne kun udnyttedes $\frac{3}{7}$ af max. H. K.

For *•Epervier•* opgives specielt flg.: 40,6 ved 62 000 H. K., 42,6 ved 82 000 H. K. (410 O/M., 22 ts Olie/T.). Ved 100 000 H. K. (430 O/M.) forventes 44,5 Knob. For *•Milan•* opgives: 42,7 ved 83 000 H. K.

Det er bemærkelsesværdigt, at max. Fart for en Række af de nyeste franske Jagere (Flotilleførere, ca. 2400—2700 ts) saaledes nærmer sig de med forskellige Typer af M. T. B. opnaaede max. Farter (45—50—55 Knob).

Nybygning.

Bygning af den ny Skibstype, Ledsageskibe (*•escorleurs•*), hvoraf 12 Stk. er bevilliget, er nu paabegyndt. Typen, hvis Byggepris pr. Ton (ca. 50 000 franc.) kun overgaas af Byggepris pr. Ton for U-Baade \geq 600 ts. (ca. 55 300 franc.) — jfr. iøvrigt T. f. S. 1932 S. 326, er karakteriseret ved flg. Hoveddata:

610 ts, L. = 81 m, B. = 7,7 m, D. = 2,8 m, Fart = 30-34? Knob, 4 Stk. 40 cm T.-Rør, 2 Stk. 10 cm A. L. K., 5 Mitr.

Flyvevæsen.

Til Orientering overfor officielle franske Synspunkter om Flaadens Flyvevæsen citeres flg. Udtalelse til N. M. R. ^{6/4} af den franske Marineminister, M. Piétri, der i 1932 var Frankrigs første — og hidtil eneste — Forsvarsminister: For years naval aviation has depended financially on the Air Ministry. The Marine and Air Departments have happily come to an agreement, and Government and Parliament have agreed in considering that financial responsibility for the preparation of aerial programmes and for training rested with the Admiralty, the rôle of the Air Ministry being limited to the construction of flying machines. In this way the French Navy will be able to see far ahead and to select the machines and strategic organization best suited to her policy, and financial estimates will be appropriated in a rational way

Som bekendt er Autogiroen (Princip: Cierva) Genstand for en Række Forsøg i forskellige Lande (England, U. S. A.). En særlig Forsøgsrække afholdes bl. a. i England med den 4 Motorers «Bellaplane» (Princip: Howard-Holler) — en Kombination af Hydroaeroplan og Autogiro, der præsterer Start og Landing paa Vand; max. Fart 160 km/T.. Ogsaa i Frankrig undersøges Autogiroens Anvendelsesmuligheder. Indenfor den franske Flaades Flyvevæsen foretages saaledes Forsøg med en ny Konstruktion «C. 30 P.» (Hydroautogiro), der efter omfattende Forsøg fra Station i Land, i den senere Tid har været anvendt fra en Krydser med gode Resultater bl. a. m. Hensyn til Luftfartøjets Start og Landing i Sø og Manøvrering indenfor begrænset Manøvreplads. Følgende Oplysninger anføres: ganske kort Start (6-7 m), næsten lodret Landing, Flyvning uden Højdetab ved 16-18 km/T., Evne til at «hænge» i Luften ved Vindhastighed \geq 16-18 km/T., Max. Fart 193 km/T.

Blandt Autogiroens fremtidige Anvendelsesomraader p. Gr. af Typens Evne til stor Fartvariation (0-190 km/T.) fremhæves saaledes Start og Landing i Sø og paa almindeligt Krydseragterdæk, Forbindelsestjeneste mellem Skibe, særlig Evne til Artilleri- og anden Observation, Nøjagtigheds-Bombekastning, U-Baads-jagt m. m.

I de forestaaende franske Flaademanøvrer i Kanalområdet (Maj-Juni) forventes Anvendelse af Hydro-Autogiro.

Estland.*Nybygning.*

Flg. Nybygning er nu vedtaget: 2 U-B. paa 570 ts. Depl.,
Pris pr. Stk. 3,5 Mill. E. Kr., samt 3 Motortorpedobaade, Pris pr.
Stk. 0,5 Mill. E. Kr. (jfr. T. f. S. 1934 S. 136).

Forsvarsbudget 1934—35 er paa 15,2 Mill. Kr. o: ca. 20 %
af Statsbudget.

(N. T. f. S. III. 1954).

Översigt över forskellige Tidsskriftsartikler.

Flaadepolitik, Strategi. Imperial defence (J. R. U. S. I. Febr. 1934. S. 30). — The navy and the nation (J. R. U. S. I. Febr. 1934. S. 40). — Kollektivitets- eller neutralitetssystem (V. F. IV. 1934. S. 49). — L'Allemagne et les croiseurs (R. M. IV. 1934. S. 533).

Politik, Folkenes Forbund, Afrustning. Ein heraufkommender Weltkonflikt (M. R. IV. 1934. S. 168). — Der Balkanpakt (M. W. 18. III. 34). — Tyskland mellem vest og øst (N. T. f. S. III. 1934. S. 105). — Årsberättelse i sjökrigs-konst och sjökrigshistoria (Afrustning m. m.) (T. i. Sj. XII. 1933. S. 627).

Folkeret. Questions de droit international (R. M. IV. 1934. S. 505). — Die Meerengen von Konstantinobel (M. R. V. 1934. S. 219).

Artilleri, Vaabenlære, Gas. Die Schiffsartillerie der fremden Marinen (M. R. III. 1934. S. 98). — High velocity small arms (J. R. U. S. I. Febr. 1934. S. 126). — Luftfornyse i gassikre Opholdarum (D. A. T. II. 1934. S. 77). — Avfyrringstråning och följande riktning (T. i. Sj. IV. 1934. S. 202). — Stridsskjutningar mot fjärrstyrda mål eller med i sida förflyttad träffpunkt (T. i. Sj. IV. 1934. S. 234).

Minevæsen. Utdrag ur årsberättelse i minvæsende (T. i. Sj. II—III. 1934).

Undervandsbaade, Dykning. A deep-sea salvage submarine (Sh. R. 22. II. 34). — Sous marins: utilisation, recherche (R. M. IV. 1934. S. 511). — Unterwassertelephonie (M. R. V. 1934. S. 223).

Radiovæsen, Forbindelsestjeneste. Die Infrarot-Photographie als Aufklärungsmittel (M. R. III. 1934. S. 111). — Kompensering av radiopelleapparater (N. T. f. S. IV. 1934. S. 139).

Flyvæsen, Luftforsvar. Night-attacks by air (J. R. U. S. I. II. 1934. S. 55). — The internationalization of aircraft (J. R. U. S. I. II. 1934. S. 154). — On being all at sea (Luftværn ctr. Flaade) (Ae. 18. IV. 34). — Das Autogiro im Seekrieg (M. W. 25. IV. 34).

Organisation, Uddannelse. Örlogsflottans stridsberedskap och personalens utbildning (T. i. Sj. XII. 1933. S. 666). — Om flottans underofficersutbildning (T. i. Sj. II. 1934. S. 63). — On a ministry of defence (Ae. 28. III. 34). — Den tyske marine (N. T. f. S. V. 1934. S. 189). — En del italienske synspunkter om sjöofficerenes karriere. (N. T. f. S. V. 1934. S. 204).

Kystforsvar, Baser, Søtransportvæsen. Der werdende Flottenstützpunkt Singapore (M. R. III. 1934. S. 119). — The merchant ship in convoy (J. R. U. S. I. II. 1934. S. 69). — Le blocus (R. M. III. 1934. S. 289). — Handelsblockade und Hungerblockade als strategische Probleme (M. R. V. 1934. S. 198). — Betragtninger ang kystbefestningenes opgaver som ledd i sjøforsvaret (N. T. f. S. IV. 1934. S. 159).

Navigation, Søfart. Folkeforbundets arbeide med spørsmålet om å få innført internasjonalt ensartet opmerkning av kystene (N. T. f. S. III. 1934. S. 95). — Litt av den nautiske mils historie (N. T. f. S. III. 1934. S. 121). — Sjøfarten på svenska østkusthamnar, særskilt Stockholm, i fred och i krig (T. i. Sj. II. 1934. S. 81). — Et nytt instrument for astronomisk stedsbestemmelse, «Spheranten» (N. T. f. S. V. 1934. S. 198). — Astronomisk luftnavigation og Air Almanac (N. T. f. S. V. 1934. S. 212).

Skibbygnings- og Maskinteknik. Modernizing the U. S. S. «Mississippi» (Sc. A. VI. 1934. S. 298). — Der Voith-Schneider Propeller (M. R. V. 1934. S. 208).

P. A. M.

»Blockade im Weltkrieg« 1930—32 og »Reform-
vorschläge zum Seekriegsrecht« 1933
af Dr. Peter Albert Martini.*

[Henholdsvis 36. og 39. Hæfte af det tyske Værk »Völkerrechtsfragen«, udgivet af Max Wenzel, Berlin og Bonn).

Ved Orlogskaptajn cand. jur. Rohbeck.

Førstnævnte Afhandling er incl. Forord, Indholdsfortegnelse, Indledning samt Litteraturfortegnelse paa 146 Sider.

Forfatteren er — saaledes som ogsaa hans egen Litteraturfortegnelse og -anførsler ad de paagældende Steder antyder — kun en enkelt af de mange Skribenter, der har behandlet Emnet Blokade, endda har Forf. kun behandlet en enkelt Side heraf.

Naar hans Bog dog særligt fremhæves her, skyldes det ikke mindst hans Behandling af Blokadens Effektivitetsbegreb — som indeholder nye Synspunkter, og som jeg intet Sted har truffet mere klart og overskueligt fremstillet — desuden har han, hvad der forstaaeligt nok maa falde særligt besværligt for en Mand af den tyske Nation, for hvem Blokaden i Verdenskrigen betød saa uhyre meget, for mange Mennesker Liv og Velfærd, af Nationen maaske anset som den egentlige Skyld i Krigens Udfald, tilstræbt og til Dels ogsaa opnaaet en paaskønnelsesværdig Tilnærmelse til den objektive (videnskabelige) Betragtning, selvom det ikke fuldtud er lykkedes at undgaa, at visse Steder føles som polemisk rettet mod Ententemagterne og dens ledende Personer.

Forf. anfører i Forordet, at han ikke er gaaet ind paa alle Blokadeinstitutets Problemer, men kun paa en-

* Redaktøren har anmodet mig om at skrive en Anmeldelse af nævnte to Afhandlinger af Dr. Martini, idet Afhandlingerne som udarbejdet af en anerkendt tysk Folkeretsforfatter, der specielt har beskæftiget sig med sømilitære Folkeretsforhold, formentlig har betydelig Interesse for danske Søofficerer.

kelte af disse, heriblandt navnlig Effektivitetsbegrebet, idet en rigtig Løsning af dette ene Spørgsmaal ogsaa afgør andre Problemer som f. Eks. Blokadezone, Enhedsrejse, Fjernblokade og Blokaden indre Berettigelse¹⁾.

Under Verdenskrigen har der været adskillige Blokader, der opfyldte de før Krigen opstillede Betingelser (Blokade af Montenegro, Kiautschou, Bulgarien m. fl.), men disse er af mindre Betydning — den altovervejende Interesse knytter sig til »Blokaden« paa Hovedkrigsskuepladsen.

Jeg skal til Orientering give en kort Oversigt over den klassiske Blokade.

Kendt er »Den væbnede Neutralitet« 1780 og 1800's Protester mod Napoleons og Englands Blokadedekreter. Man gør sig i Alm. næppe noget klart Begreb om disse Dekreters Urimeligheder — et Par Eksempler vil illustrere disse.

England fastholdt: fjendtlig Ladning kan opbringes under neutralt Flag; selv konvojerede neutrale Skibe kan visiteres (opbringes). Kyststrækninger og Lande blokeres ved den blotte Erklæring herover.

Heroverfor Berlinerdekretet 1806 (»Fastlandsspærringen«): England erklæredes for blokeret, ja endog Korrespondance til England el. en Engkønder eller skrevet paa engelsk skulde konfiskeres. Alle engelske Undersaatter i de af Franskmændene eller disses Allierede besatte Pladser var Krigsfanger, ligesom alle deres Ejendele var konfiskable. Handel med engelske Varer el. Varer fra engelske Fabriker el. Kolonier konfiskeredes. Intet Skib, som kom fra engelsk Havn (el. Koloni), maatte modtages i nogen Havn o. s. v.

England svarede i 1807 med lignende og yderligere Bestemmelser.

Herimod Milanodekretet 1807: Ethvert Skib uden Hensyn til Nationalitet er god Prise, naar det har fundet sig i Visitation af engelsk Skib el. har underkastet sig tvungen

¹⁾ Man kunde allerede her rejse det Spørgsmaal: hvorledes vil (el. bør) overhovedet hele Blokadeinstituttet stilles i Nutid og Fremtid, men da Forf. selv i nævnte anden Afhandling har taget dette Spørgsmaal op til Drøftelse, skal jeg paa dette Sted ikke komme nærmere ind herpaa, men henvise til det paagældende Sted i Anmeldelsen.

Rejse til England. Ethvert Skib direkte el. indirekte paa Vej til el. fra engelsk Havn (el. Koloni) uden Hensyn til Nationalitet og Ladningens Art konfiskeres.

— Ligheden mellem disse forskellige Dekreter og Verdenskrigens Enderesultat er umiskendelig. —

Som Reaktion herimod kom Pariserretsdeklarationen 1856 (P. D. 1856) Pkt. 4, som er gentaget i Londonersøretsdeklarationen 1909 (L. D. 1909) § 2.

P. D. 1856 er forsaavidt „retsdannende“ som Tilbage-træden el. Opsigelse ikke kan finde Sted. (U. S. A. har ikke tiltraadt, fordi man ikke vilde anerkende dets Krav om Privat-ejendomsrettens Ukrænkelighed paa Havet ligesom i Land-krig. Dette Krav var ogsaa et af Wilsons „14 Punkter“ efter Verdenskrigen).

Blokade- og Kontrebandereglerne blev (formentlig p. Gr. a. Erfaringerne fra den russisk-japanske Krig 1904—05) nærmere udformet i Londonerdeklarationen 1909.

P. D. 1856 § 4: „Les blocus, pour être obligatoires, doivent être effectifs, c'est-à-dire, mainenus par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral de l'ennemi.“

L. D 1909 § 1: „Le blocus doit être limité aux ports et aux côtes de l'ennemi ou occupés par lui“.

§ 18: „Les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres.“

§ 2: „Conformément à la Déclaration de Paris de 1856, le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif“ o. s. v.

§ 3: „La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait“.

§ 8: „Le blocus, pour être obligatoire, doit être déclaré conformément à l'article 9 et notifié conformément aux articles 11 et 16“.

o. s. v. til Artikel 21 incl.¹⁾

Som bekendt er L. D. 1909 ikke blevet ratificeret, hovedsagelig grundet paa Englands Modstand (netop over for

¹⁾ Se Cohn: Folkeretskilder 1911 (fransk Tekst).

Axel Møller: Folkeret II, 2 1934 (dansk Tekst).

(Findes i det af Marineministeriet udgivne Supplementsbind til Love og Bestemmelser 1929).

Blokadereglerne), hvilket imidlertid paa flere Punkter turde være uden retlig Betydning. I Disposition préliminaire erklæres: „Les Puissances Signataires sont d'accord pour constater que les règles contenues dans le Chapitre suivants répondent en substance, aux principes généralement reconnus du droit international“ (netop af samme Grund — fordi der ikke medtages noget nyt, men kun i Forvejen anerkendt Ret fastslaaes — kaldes Overenskomsten „Deklaration“ og ikke „Konvention“). Der findes en alm. Frygt for at kodificere selv gældende og anerkendt Ret (saaledes endog i intern, national Ret, f. Eks. baade i England og Danmark). Grundene er mange: Faren ved ikke at have forudset Fremtidens Tilfælde, Frygt for modsætningsvis Slutning, Frygt for at Fremtidens naturlige Forandringer vil blive hindret af formelle Grunde, Frygt for at man kun vil føle sig bundet af det i Overenskomsten fastslaaede o. s. v. Selvom en Regel ikke er vedtaget i Lovform, kan den godt være gældende Ret (som de fleste af engelske og danske Retsregler). Saaledes har man endnu ikke kunnet enes om Regler vedrørende Søterritoriet, men ingen vil dog vel bestride Søterritoriets retlige Eksistens. Selvom Haagerkonv. 1907 Nr. V blev ophævet, vilde man vel næppe derfor hævde, at § 46's Forbud mod at krænke „Familiens Ære og Rettigheder, Personernes Liv . . .“ hermed bortfaldt, saa at Voldtægt og Mord paa den civile Befolkning nu var legaliseret.

Svagheden ved de i L. D. 1909 nedlagte som alm. gældende Folkeret forlængst accepterede Regler, findes formelt i det lille Indskud i Disposition préliminaire: „en substance“ („i det væsentlige“).

1. Del.

Verdenskrigens Spærringer ud fra de formelle Krav til en Blokade (Deklaration og Notification).

Forf. hævder her, at trods ca. 800 offentlige (amtliche) Erklæringer og Bekendtgørelser findes ikke een eneste egentlig Deklaration (Erklæring) endsige Notifikation (Bekendtgørelse) om Blokade, skønt alle og enhver talte om Blokade.

De tyske Erklæringer¹⁾ benytter ikke Ordet »Blokade«, men »Sperrgebiet« — og disse Spærre- el. Farezoner kan selv med bedste Vilje ikke forveksles med (faktisk) Blokade. De maatte søge deres Berettigelse i Repressaliesynspunktet.

De engelske Erklæringer²⁾ nævner heller ikke Ordet »Blokade«, selvom Foranstaltningerne (i Modsætning til Tysklands) i deres Virkninger kom meget nær Blokade³⁾.

P. Gr. af Blokadeafsnittets Historie (1909) — Blokadekapitlet var netop Hovedgrund til Englands Ikke-Ratification, bl. a. fordi Engl. hævdede en de-facto-Blokades Retmæssighed (o: uden Notifikation), se ogsaa Naval Prize Law § 126: Er en saadan de facto Blokade ifølge sit Omfang og sin Betydning almindelig bekendt, maa Handelsskibe uden for Blokadelinien selv skaffe sig Underretning om dens Eksistens — og da Deklarering

¹⁾ 1/2-15 begrænsede U-baadskrig, og 11/7-17 uindskrænkede U-baadskrig.

²⁾ Se den engelske Praksis over for den neutrale Skibsfart (orders in council) se Pag. 23 ff.

^{20/8-14} Fravigelser fra L. D. 1909, ^{20/10-14} yderligere Fravigelser.

^{2/11-14} Nordsøen som Krigsomraade (military area), yderligere 1/4-17.

^{11/8-15} Udvidelser af Handelskrigen (kun overfor Tyskland).

^{20/10-15} Ophæver L. D. 1909 § 57 og forlanger, at baade Skibets Flag og Ejere skal være neutrale.

^{20/8-16} Ophæver L. D. § 19 og anvender Rejseteorien paa Blokade (se S. 332 Note 1).

^{1/7-16} Ophæver L. D. 1909 i dens Helhed.

^{10/1-17} udvider ^{11/8-15} til de andre Centralmagter.

^{10/2-17} Anvender Reglerne om Forsøg paa Blokadebrud m. m. (se iøvrigt A. Møller: Folkeret II, 2, 1934, der kan anbefales p. Gr. af Tillæget, der bl. a. indeholder Haagerkonventionerne 1907, L. D. 1909 Genèvekonventionen 1929 om Syge og Saarede samt Krigsfanger), se S. 332 ad Pkt. 1, b.

³⁾ At Pressen og Forfattere m. fl. anvender Terminologien »Blokade« som en kort og bekvem Betegnelse, er selvfølgelig uden retlig Betydning, se L. D. 1909 § 8.

og Notificering¹⁾ vel kan antages at tjene det Formaal at underrette „godtroende Tredjemand“, kunde man maaske se bort fra Nødvendigheden heraf²⁾.

Forf. anfører nogle Eksempler (Pag. 17) paa det Røverisystem, som Undladelse af Deklaration og Notifikation kunde medføre, men erkender selv, at disse nærmest er Fiktioner og med priselig Resignation tiltræder han paa dette Punkt den engelske Opfattelse: „Es scheint daher, dass Grey ausnahmsweise (burde som polemisk have været udeladt) einmal Recht hat, wenn er in der Antwortnote der britischen Regierung an U. S. A. vom 24/4-16 sagt: The objects, with wick the usual declaration and notification are issued have therefore been fully achieved“ — altsaa en de facto Blokade er ikke uden en vis Berettigelse.

Naar Forf. alligevel principielt tager Afstand fra Anerkendelse af en de facto Blokade, er det ud fra en anden Betragtning, som man fuldt ud kan slutte sig til, nemlig:

Blokade er et saa grovt Indgreb i de Neutrales ellers legitime Foretagender, at man bør stille det Krav, at de Krigsførende — naar dette Indgreb indrømmes dem — strengt bør overholde de givne Forskrifter, en Betragtning, som man af al Kraft bør kræve overholdt og gennemført ved fremtidige Beslutninger om Blokadeinstituttets Regler.

¹⁾ L. D. 1909 kræver a) Deklarering (Dagen for Blokadens Begyndelse, Blokadens geografiske Udstrækning), b) General-Notifikation (overfor Neutrale ad diplomatisk Vej), c) Lokal-Notifikation (over for de lokale Myndigheder, af Blokadestyrkens Øverstkommanderende), d) Special-Notifikation (fra Blokadestyrkens Skib til Handelsskib, som maa formodes at være i tilladelig Uvidenhed), se S. 330 Noten.

²⁾ Jvnfr. utallige Tilfælde i dansk Ret, hvor Til sidesættelse af Kravet om Bekendtgørelse, Meddelelse, Registrering o. l. kun kan paaberaabes af „godtroende Tredjemand“ — i Modsætning hertil Bekendtgørelse af Love, hvorved det kan indtræffe, at en Person, der ikke paa nogen Maade kunde faa Kendskab til en ny Lov, dog straffes efter samme.

2. Del.

Verdenskrigens Spærringer ud fra de materielle Krav til en Blokade (Effektivitet og Lokalisering).

A. Forfatteren afviser her med Rette den Opfattelse, at de tyske Spærrezoner skulde være Blokade, end ikke blot en de facto Blokade — Spærringernes Berettigelse kan ikke søges i Blokadereglerne, men i Repressalieinstituttet¹). Saaledes decideret den tyske Regering (der jo var interesseret i at slippe uden om Blokadereglernes Krav om Effektivitet), modsat den engelske Regering, der gerne vilde paapege disse Spærrezoners Uretmæssighed (som stridende mod Blokadereglerne). De neutrale Regeringer indtog i Alm. det tyske Standpunkt. Folkeretsforfatterne mere el. mindre præget af nationale Hensyn. Pressen, saavel de Krigsførendes som de Neutrales, benyttede rask væk Terminologien »Blokade« — hvilket naturligvis er uden synderlig Betydning for den rettlige Vurdering af Zonernes Karakter.

B. Hele Verdenspressen anvende Ordet »Blokade« om den engelske Søkrigsførelse — heri tør vel næppes ses andet end et kort Udtryk for de forskellige engelske Forholdsregler.

Den officielle Mening var i Begyndelsen imod Synspunktet Blokade, thi selvom Engl. maaske med en vis Ret paa visse Punkter kunde paaberaabe sig sin historiske Stilling til Blokadereglerne (se S. 321 og S. 323), maatte man tage Hensyn til de allierede (f. Ex. Frankrig), der havde sluttet sig til den kontinentale Folkeretsopfattelse af disse Spørgsmaal. Endvidere befrygtede man Kravet

¹). Om dette in concreto kunde skabe passende Hjemmel, skal ikke undersøges her — det Postulat, at der foreligger Grundlag for Repressalie, maa man altid forvente fremsat (med Rette el. Urette).

om Effektivitet, som man i Krigens Begyndelse ikke kunde overse (og som selv Engl. jo ifølge P. D. 1856 var bundet til at efterkomme). Derfor klarer man sig i Begyndelsen med de facto Blokade, Udvidelse af Kontrabandereglerne (fra L. D. 1909) og Repræssalieinstituttet. Endelig var man jo klar over, at en retlig Blokade ikke kan omfatte den Neutrales Kyster og Adgangen hertil, hvad enten man ansaa L. D. 1909 som retlig bindende eller ej.

Navnlige i 1915 føler Engl. sig saa stærk, at dets Statsmænd i større Omfang officielt begynder at tale om de »gamle Blokaderegler i moderniseret Form¹⁾«, samtidig med at andre bestemt afviser Forholdsreglerne som værende Blokade²⁾.

Forf.'s Citater er særdeles illustrerende, og man maa give ham Ret, naar han Pag. 27 udtaler: »Also je nach Bedaf war die Sperre für die Engländer Blockade oder keine Blockade. Wie's trifft. Wenn man was kriegen konnte — z. B. Beschlagnahme von Blockade-«brechern«, wenn man den Hungerkrieg damit rechtfertigen konnte — dann war es Blockade; wenn man was leisten sollte (Effektivität, Lokalisierung), dann war es keine Blockade«.

De engelske Folkeretsforfattere er ligesaa vaklende, og der anføres talrige Eksempler herpaa³⁾ 4).

¹⁾ Grey i Svarnote til U. S. A. ²³/₇-15 erklærer, at Forholdsreglerne »constitute no more than adaption of the old principles of blockade to the peculiar circumstances«, eller den eng. Regering (1916) »The state of things produced is in effect a blockade, adapted to the conditions of modern war and commerce.«

²⁾ Asquith i Underhuset ¹/₂-15: »In the retaliatory measures we propose to adopt, blockade, contraband and other technical terms do not occur . . . we are not going to allow our efforts to be strangled in a network of juridical meshes«.

³⁾ Terminologien »long distance blockade«. Oppenheim: »the so called long distance blockade«. Cobbett: »it is unfortunate, that Grey described them (Forholdsreglerne) as a blockade«. Garner: »Regarding the legality of the so called blockade of Germany, there is of course, ground for a difference of opinion«. »Irregular or so called blockades . . . as to its form it undoubtedly

Naar selv de engelske Opfattelser er saa varierende, kan det ikke forbavse — som ogsaa af Forf. anført — at ikke alene Tyskl., men ogsaa de Neutrale var af den Opfattelse, at Spærringen ikke var berettiget som Blokade, da i hvert Fald de materielle Forudsætninger svigtede, nemlig som stridende mod Effektivitetskravet og Lokalisering.

Efter saaledes at have paavist, hvilken Uenighed, der hersker inden for de krigsførende Parters egne Rækker og mellem de Neutrale om det Spørgsmaal: blev Blokadeinstituttet officielt (d: af de respektive egentlige Regeringer) paaberaabt som Hjemmel for Spærringerne — hvilket nærmest maatte besvares benægtende — gaar Forf. over til at undersøge:

kunde Blokadeinstituttet have været paaberaabt, var de materielle Krav (Effektivitet og Lokalisering) til Stede? og kommer herved ind paa en Redegørelse for Effektivitetsbegrebet og fremsætter en Opfattelse, som — skønt ikke almindeligt akcepteret — frembyder megen Interesse, og som vistnok tillige er rigtig.

was not in conformity with the rules and practice of the past.“ (1925): „The measures constituted clear violations of the freedom of the seas and severe encroachments on the long established rights of neutrals“.

*) Man maa indrømme, at engelsk Retsvidenskab og -praksis frembyder usædvanligt mange Eksempler paa, at nationale Hensyn synes at overskygge rent retlige — ikke mindst paa Folkerettens Omraade. For de Jurister, hvis mentale Indstilling tenderer henimod Valgsproget fiat justitia, pereat mundus, virker disse Tilfælde særdeles stødende. For den, der forstaar, hvad et Verdensherredømme betyder, og hvorledes det opnaaes og opretholdes, er den engelske Fremgangsmaade og Opfattelse mindre unaturlig. Et Imperium skabes ikke og opretholdes ikke ved Konferencer, Ghandi-Modtagelser, overdrevne Mindretalshensyn, Ligeberettigelse m. m. — men mistes herved, som det vistnok er begyndt at gaa op for mangan Europæers Bevidsthed. Det kan være forstaaeligt, om Imperialismens nødvendige Mentalitet: Hensigten helliger Midlet, til en vis Grad er blevet en engelsk Karakteregenskab.

Tilsyneladende lyder P. D. 1856 § 4 og L. D. 1909 § 2 (se S. 321) klare og enkle nok — men hvad er »effektiv«? Den alm. Mening er i hvert Fald blevet opdraget til herved i denne Forbindelse at forstaa:

effektiv i sit Resultat,

saaledes ogsaa faktisk alle Autoriteters Udtalelser — og hvis dette er Fortolkningen, maa man give Engl. Ret¹⁾. Selv de tyske Autoriteter havde denne Opfattelse (man bestred blot, at Effektiviteten — i denne Skikkelse — var til Stede, jfr. Hjælpekrydserne »Wolf« og »Möve« m. fl.)²⁾.

Der er nu ingen Grund til at komme ind paa disse isolerede Tilfælde af Blokadebrud. Man (ogsaa Tyskl.) maa i Virkeligheden erkende, at hvis Effektiviteten refererer sig til det faktiske Resultat, kan dens Tilstedeværelse ikke med Skygge af Ret bestrides.

Men det er selve Grundsynspunktet, der er forkert:³⁾ effektiv refererer sig ikke til Resultatet, men betyder »virkelig til Stede«.

Man har — efter Forf. — begaaet den Oversættelsesfejl at oversætte (saavel i den tyske som den engelske

¹⁾ Grey til U. S. A. ²⁴/₅-16: „Again the effectiveness of the work of the Allied fleets under the orders referred to is shown by the small number of vessels which escape the Allied patrols. It is doubtful, whether there has ever been a blockade where the ships that slipped through bore so small a proportion to those which were intercepted. . . . the best proof of the thoroughness of a blockade is to be found in its result (og han citerer Seward 1863: but the true test of the efficiency of the blockade will be found in its results) . . . judged by this test of results, I am satisfied that there never was a more effective blockade.“

²⁾ Chefen for »Wolf« efter Hjemkomsten: „Haben Sie irgend ein, wenn auch noch so kleines englisches Fahrzeug gesehen? Ihre englische Sperre existiert doch nur auf dem Papier“.

³⁾ Hvor forkert, ses bedst af, at man for at opnaa denne Form for Effektivitet krænker Blokadereglerne (Forbud mod Blokade af neutrale Kyster) og undskylder Krænkelsen med — Reglernes Krav om Effektivitet (i Resultatet)! (Pag. 66—67).

Tekst) det franske Udtryk »effectif« paa forkert Maade, nemlig ved henholdsvis »wirksam« og »effective«, medens den menings-korrekte Oversættelse skulde være »wirklich« el. »wirklich vorhanden« og »real«, »actual« el. »really existent«.

Forf.s Henvisning til, at hans Valg af Oversættelsesordet kan findes i Lexikon o. l. som en af Oversættelserne af »effectif«, er vist ikke ment som noget positivt Argument — for det kan de angrebne autoritative Oversættelsers Udtryk ogsaa — der ligger jo kun det rent negative Argument i denne Omstændighed: at Forf.s Ordvalg ikke er udelukket (∴ ikke er i Strid med alm. Sprogbrug og Opfattelse).

Jeg mener dog, at Forf. har Ret, men Bestyrkelsen ligger efter mit Skøn hovedsagelig (maaske ene og alene) i Blokadens Historie. Forf. argumenterer ogsaa herpaa (Pag. 84 ff.), men forekommer det mig ikke kraftigt nok.

Sagen ligger i korte Træk saaledes:

Som Reaktion mod navnlig den engelske Blokade (»Papirblokaden« — allerede dengang opfattedes det generelle Udtryk »le blocus anglais« som en anerkendt teknisk Betegnelse for en saadan fiktiv Blokade) krævede den væbnede Neutralitet 1780 og 1800, at Blokadestyrken skulde være opankret og tilstrækkelig nær til være en Fare for Sejladsen¹⁾, altsaa en Afstandtagen endog fra Krydserblokade. Endnu i dansk-russisk

¹⁾ Se Cohn: Folkeretskilder 1911 Pag. 10 Traktat 16. Dec. 1800 Art. 3 Pkt. 3: Que pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accorde cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la Puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, un danger évident d'entrer . . . Man tænke paa Admiral Jervis' jernhaarde Blokade af Brest 1800—1801 med Linieskibene sejlene i Linie om Natten bogstaveligt med Sprydet inde over Formandens Aglerende og selve Admiralen i Natskjorte paa Kobryggen for at lytte efter, om Cheferne efterkom hans Ordre om selv personligt at kommandere under Vendingsmanøvre.

Traktat om den væbnede Neutralitet 16. Dec. 1800 fastholdes begge Betingelser. Imidlertid faldt først Rusland fra og forandrede i Traktat med Engl. ^{17/6-1801} »et« til »ou« (keine Hexerei nur Behändigkeit), altsaa nu en Anerkendelse af Krydserblokaden; men stadig var Synspunktet un danger évident d'entrer ø: den aktuelle Fare fra Skibe. Dette Synspunkt blev legaliseret ved P. D. 1856 og yderligere uddybet ved L. D. 1909 Kapt. I, hvor der er givet nærmere Bestemmelser for Blokadestyrken, Bestemmelser, der — skønt uratificerede — ikke lader Skygge af Tvivl om, at Opfattelsen var: en Flaadestyrke skal være til Stede¹⁾

Hertil kommer, at en »blocus par pierre« (»Stenblokade«) f. Eks. ved Sænkning af Skibe i Havneløb el.

¹⁾ Art. 4: »Blokaden anses ikke for ophævet, fordi de blokerende Stridskræfter som Følge af Uvejr (derimod ikke af andre Grunde) midlertidig har fjærnet sig.«

Art. 11, 2. Stk.: »Blokadeerklæringen skal bekendtgøres for de lokale Myndigheder af Kommandanten for Blokadestyrken« (lokal Notifikation).

Art. 16, 1. Stk.: »Naar et Skib, der nærmer sig den blokerede Havn, ikke har faaet Kendskab til Blokaden . . . skal Blokaden tilkendegives selve Skibet af en Officer paa et af Blokadestyrkens Skibe . . .« (Specialnotifikation).

Art. 17: »Opbringelse af neutrale Skibe for Blokadebrud kan kun ske inden for de til Blokadestyrken hørende Krigsskibes Aktionsradius«.

Mødeprotokol af ^{9/4-1856} Forslag til § 4: »les blocus ne sont obligatoires qu'autant qu'ils sont effectifs . . .«; sammenholdt med den endelige Tekst af ^{10/4-1856}: »maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès«. Engelsk »observations« paa Londonerkonferencen 1909 ad »base de discussion«, der handler om Blokadens »realité«: »effectif, c'est-à-dire que l'interdiction est réellement maintenue par une force suffisante pour en assurer le respect« — for saa vidt er det noget af en Tragedie, at det netop i London var Tyskland, der foreslog »réalité« erstattet af »effectivité« og fik sit Forslag sat igennem.

Adskillige Folkeretsforfattere foreslaar (maaske mere intuitivt end ifølge klar Erkendelse) at benytte Opbringelsesfaren som Kriterium for Effektiviteten.

Minefelt aldrig er anset for en retsgyldig¹⁾ Blokade, ligesaa lidt som Spærring f. Eks. ved Landbatterier af en Flodmunding, skønt Effektiviteten saavel i sit Enderesultat som m. H. t. »wirklich vorhanden» netop her kan være ganske uomtvistelig.

Hvis man gaar ud fra Forf.s Fortolkning af effectif, maa man erkende, at Effektiviteten i Verdenskrigen manglede ganske og aldeles. Der var hverken Hovedflaade el. Krydserkæde — kun nogle spredte armerede Trawlere m. v. Selv Engl. indrømmer aabent dette (ganske vist udfra Troen: effectif \approx Resultatet). Forf. vil endda give Afkald paa Krydserkæde (cordon), naar der blot havde været Patrouilleeskadrer af Krigsskibe, men endog disse fandtes jo nærmest kun paa Papiret. »Blokade«-Bevogtningen skete fra Land (fra Kontorer, Konsulater, Agenter)²⁾.

Det rettlige (om man vil: filosofiske) Grundlag for Blokade — som er et grovt Indgreb i de neutrale Landes legitime Færden — ser Forf. deri, at Blokaden betyder et Offer for den Blokerende, og Offeret bestaar i Anvendelsen, Brugen af et virkeligt Magtmiddel og den derved forbundne Risiko, i Modsætning til Papirblokaden, som ikke bringer noget Offer, hvor resultatrig en saadan Papirblokade end kan være.

Altsaa: Effektiviteten ligger i det synbare (derfor ikke U-baade) Middel (ikke i Resultatet, Virkningen — der højest kan tjene som Indicium for, hvorvidt Midlet har været til Stede i tilstrækkeligt Omfang)³⁾.

¹⁾ Den virker kun som faktisk Hindring — Blokadebruddets rettlige Konsekvenser (Opbringelse, Konfiscation, Sænkning) indtræder ikke, hvis Skibet kan flyde hen over Spærringen eller sprænge sig en Passage derigennem, men selvfølgelig udsætter Skibet sig for den Konsekvens: at blive ødelagt.

²⁾ Kenworthy: „a transformation of a blockade from a cordon of warships to a system of contracts . . . we recognize a new form of blockade . . . blockade at source“ (Kildeblokade).

³⁾ Forf. vil selvfølgelig heller ikke selv anerkende de tyske

Lokalisering.

Forf. omtaler herefter (Pag. 60 ff.) Fordringerne til Lokalisering, nemlig:

1) overhovedet lokaliseret \varnothing : indskrænket til en bestemt Zone.

2) rigtigt lokaliseret \varnothing : kun omfatter en Zone, som det (folkeretligt) er tilladt at blokere.

ad Pkt. 1. Forf. fortjener Kompliment for sin klare Systematik paa dette Punkt. Blokadezonen maa være begrænset, saaledes at Blokaderettigheder ikke kan udøves uden for Zonen.

a) Et heldigt gennemført Blokadebrud (navnlig for udgaaende) kan ikke senere »tages op« (Forfølgelsesretten er extingveret, saavel processuelt som materielt — ikke blot suspenderet): »Beschränkung des droit de suite« — se nærmere S. 335 Noterne.

b) Skibe, der vel har til Hensigt at bryde Blokaden, men endnu ikke har naaet Zonen, kan ikke opbringes: »Verbot des droit de prévention«.

c) Skibe, hvis Ladning nok er (endelig) bestemt til den Blokerede, men som i Øjeblikket befinder sig paa Vej til en anden Havn (f. Eks. neutral, eller ikke-blokeret), kan ikke opbringes.

Disse tre Regler kaldes ofte under Eet: Forbudet mod Rejseteorien (Eenhedsrejse). Forf. gør med Rette opmærksom paa, at kun Pkt. c egentlig hører herhen¹⁾.

Spørringer af Engl. ved Miner og U-baade som retsgyldig Blokade — de var iøvrigt heller ikke resultatmæssigt effektive, ca. 98% af Skibene kom igennem.

¹⁾ Rejseteorien el. Enhedsrejsen hører oprindelig slet ikke hjemme under Blokade, men indgik i Kontrabandereglerne (stammer fra »the rule of 1756«, hvorefter neutrale Skibe, som under Krig besøger den Skibsfart mellem Landsdele, Kolonier, som i Fredstid er forbeholdt vedkommende Lands egen Handelsflaade, behandles som fjendtlige Skibe. Reglen blev ca. 1793 udvidet til ogsaa at gælde for alle neutrale Skibe, som sejlede mellem franske

ad Pkt. 2. Omfatter da Spørgsmaalet om Fjernblokadens retlige Karakter samt »Blockade« af neutrale Kyster.

Fjernblokaden findes ikke behandlet i tidligere Søkrigsregler. Hvad angaar Blokade af neutrale Kyster (i Forbindelse hermed Spørgsmaalet om Rejseteoriens Anvendelse ved Blokade), saa udelukker L. D. 1909 saadanne Skridt. Rejseteoriens Anvendelse her er kun Udtryk for en ufuldstændig el. ikke med Kraft ment og ført Blokade — kun en saadan Skifting har Brug for at tilraane sig disse sekundære Regler¹⁾. Og disse Forbud mod at inddrage neutrale Kyster hører saa sandelig til de Regler, der bliver staaende uanset L. D. 1909's Skæbne iøvrigt. Ogsaa her maa man indrømme, at Forf.s Effektivitetsbegreb harmonerer med Ord og Mening, medens det forkerte Effektivitetsbegreb netop kræver (som logisk el. krigsnødvendig Konsekvens, saaledes ogsaa paaberaabt i Verdenskrigen) en Blokering af de Neutrale. Skulde man virkelig tiltræde en saadan Inddragelse af Neutrale som Konsekvens af Effektivitetsbegrebet (det forkerte),

Havne, selvom de undervejs skulde anløbe en neutral, hvor Varerne (virkelig) blev omladede — dette vidtgaaende Slutresultat er den egentlige Teori om Rejsens Eenhed). Rejseteorien er da ogsaa ved L. D. 1909 § 19 klart og kraftigt udelukket fra Blokadeinstituttet: »Blokadebrud, der kan medføre Skibets Opbringelse, anses ikke at foreligge, naar Skibet paa det paagældende Tidspunkt befinder sig paa en Rejse til en ikke blokeret Havn, ligegyldigt hvilken Skibets el. Ladningens senere Bestemmelse maatte være.« Se derimod under Kontrabande § 30: »De Genstande, der hører til absolut Krigskontrabande, kan beslaglægges. . . Det er ligegyldigt, om Tilførelsen af disse Genstande sker umiddelbart el. om den kræver Omladning el. Befordring til Lands«, (og til Dels § 35 om betinget Kontrabande). Saaledes ogsaa Cohn i »Moderne Krigsret« 1915 Pag. 47 — naar han derimod Pag. 102 skriver det modsatte, maa dette skyldes en Trykfejl el. slip of the pen — begge Steder kan ikke være rigtige.

¹⁾ L. D. § 1 og 18: se S. 321.

§ 17: »La saisie des navires neutres pour violation de blocus ne peut être effectuée que dans le rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus«.

vil der jo ikke være de Skridt (selv de videstgaaende og ellers som utilladelige ansete), som Begrebet ikke legaliserede ja endog krævede gennemført — i Virkelighed medførende fuldkomment Anarki¹).

Naar Forf. Pag. 71 mener, at Rejseteorien overhovedet ikke kan anvendes ved Blokade uden at forfalske det rigtige Effektivitetsbegreb, ja, staar i uløselig Modstrid med dette, saa ses dette ikke nødvendigvis at maatte blive Tilfældet — hans Argumentation paa dette Punkt virker i hvert Fald ikke overvældende.

Forf. har derimod sikkert Ret, naar han i Optakten til og Forhandlingerne ang. L. D. 1909 ser et Udtryk for den (maaske intuitivt) rigtige Opfattelse²). Er saaledes

¹) Pag. 66, den engelske Regering: „ . . . unable to admit that a belligerent violates any fundamental principle of international law by applying a blockade in such a way as to cut off the enemy's commerce with foreign countries through neutral ports if the circumstances render such application of the principles of blockade the only means of making it effective“ (saaledes utallige engelske Autoriteters og Forfalleres Udtalelser) — iøvrigt ogsaa de fleste tyske Forfattere omend i Alm. ikke ud fra Effektivitetsbegrebet, men ud fra „Kriegsnotwendigkeit“, „militärische Herrschaft“ og lignende Hjælpebegreber — hvilket fører til fuldkomment Anarki paa Folkerettens Omraade (jvf. S. 348 om, at „Svin er Majs paa 4 Ben“).

²) Kravet om den snævre Blokadezone havde jo allerede fundet Udtryk i Jervis' jernhaarde System ved Brest og Toulon under Napoleonskrigene, jvf. den væbnede Neutralitets Krav (S. 329), sammenlign de danske Blokader i Midten af forrige Aarhundrede. Fra den russisk-japanske Krig 1904—05 nævnes en Priseretsdom fra Saseho: „Die Blockadelinie ist das Fahrgebiet, in welcher die Kriegsschiffe, um die Blockade effektiv zu erhalten hin- und herfahren und Aussicht ausüben.“

I 1907 var Grey's Instrukser til den eng. Delegerede i Haag: Admiralitetets officielle Synspunkt er den snævre Blokade (som ved Toulon), saaledes at hvis Sikkerhed for Overholdelse af Kravene til snæver Blokade kunde opnaaes, kunde der gives fuldstændigt Afkald paa Kontrabandereglerne (Sikkerhed kunde ikke opnaaes paa Haagerkonferencen — ved Skæbnens Ironi blev det

Opbringelse selv inden for Blokadezonen utilladelig, naar Blokadestyrken, der er ganske utilstrækkelig, maa Opbringelse uden for Zonen saa meget mere være det. Uden for Zonen er der tilstaaet de Krigsførende andre Midler, nemlig Søbytteretten (over for fjendtlige Skibe) og Kontrabandereglerne (overfor neutrale Skibe).

Derimod forekommer det mig, at selvom Tanken og Meningen med Forfølgelsesrettens Begrænsning til selve Blokadestyrkens Skibe (L. D. § 17) er klar nok, har dette ikke faaet nogen heldig Formulering¹⁾.

netop Engl., der i Verdenskrigen opgav den snævre Blokadezone og baserede sin Krigsførelse paa Kontrabandevaabnet).

Generalakten ad L. D. 1909 § 17 resumerer Udtalelserne ang. Zonen, omtrent: die Summe der Beobachtungszonen aller Blockadeschiffe, og „Le rayon d'action d'une force navale bloquante pourra s'étendre assez loin, mai comme il dépend du nombre des bâtiments concourant à l'effectivité du blocus, et comme il reste toujours limité par la condition d'effectivité, il n'atteindra jamais des mers éloignées.“ Admiral Slade foreslog at tilstaa Avisos med Radio droit de suite og droit de prévention, hvilket bestemt afvistes af den tyske Delegerede: „Die Aufklärungsschiffe gehören nicht zum Blockadegeschwader und hätten also auch kein Wegnahmerecht, denn man könnte sonst „de relais en relais“ den ganzen Ozean mit solchen Schiffen besetzen und in den rayon d'action einbeziehen“ (det tyske Standpunkt blev accepteret).

¹⁾ „le rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus“ — altsammen Udtryk, der med lidt „god Vilje“ kan fortolkes imod Hensigten. Hvad er f. Eks. le rayon d'action? Er det Aktionsradius? En moderne Krydser med Oliefyring har jo omtrent Jordens Omkreds til „Aktionsradius“. — Ved første Øjekast kan det maaske falde en for Brystet, at Forfølgeren ikke skulde kunne lade en Kollega overtage Forfølgelsen (som f. Eks. i Tilfældet med Spritsmugleren I'm alone ved U. S. A.s Kyster) men man maa erindre, at der i de normale Tilfælde af Forfølgelse in continenti (et Institut, hvis Berettigelse og Omfang paa ingen Maade er ubestridt) er Tale om Forfølgelse i Anl. af en Forbrydelse (Forseelse), der i sig selv er illegal (nærmest er delictum commune) og begaaet paa Forfølgerens Territorium, medens Forfølgelse in continenti af et Blokadebrud er Forfølgelse i Anl. af en Handling, der normalt er lovlig (nemlig

Fjærnblokade.

Forf. vil anerkende en Fjærnblokade som retmæssig, men ikke ud fra den engelske Argumentation (at en Nærblokade p. Gr. af Krigsmidlerne ikke mere er praktisk, jvf. Torpederingen af Hawke, Cressy og Aboukir). Fordi de tekniske Betingelser forandres, kan man ikke eo ipso forandre de retlige. Heri maa man give Forf. ubetinget Ret. Tillader de tekniske Betingelser ikke, at Reglerne overholdes, maa man give Afkald paa at benytte Teknikkens Forandring el. i hvert Fald at benytte den som Legalisering af Overtrædelse af Reglerne (om dette fuldstændigt »teoretisk« rigtige Synspunkt kan gennemføres, er et andet Spørgsmaal, som Forf. behandler nærmere i den anden Afhandling). Tillader Teknikken ikke, at man bombarderer en By paa kort Afstand, el. at der ved Luftbombardement, Anvendelse af Giftgassen o. l. tages de vedtagne Hensyn til Befolkningen, maa man lade være at benytte disse Kampmidler — retligt at indtage et andet Standpunkt hertil, vil føre ud i rent Anarki, det er vist og sandt¹⁾.

Handel) og (i Alm.) begaaet uden for Forfølgerens Territorium oftest paa det ellers frie Hav — saaledes at det i dette Tilfælde er naturligt at opstille visse snævre Grænser for Forfølgelsesrettens Udøvelse. (Om Institutet Forfølgelse in continenti se Sølojtnantselskabets Prisaafhandling 1928—30: „Nogle Betragtninger over Sø- og Luftterritoriet“. Pag. 105 ff.).

¹⁾ Saaledes ogsaa Garner: „The use of the instrument must be adjusted to the requirements of the law of Nations and of humanity and not they to the instrument.“

Engelsk Generalstaatsanwalt F. Smith: „The plea of military necessity cannot justify a line of conduct, which involves proceedings and consequences forbidden by existing law . . . the introduction of new engines of destruction must conform to the law as it is . . . o. s. v. — Disse Udtalelser er i Virkeligheden konkrete Udtryk for den generelle Regel: cessante ratione, non cessat lex ipsa o: fordi Aarsagen ophører, ophæves derfor Loven ikke (automatisk).

Forf. forsvarer derfor heller ikke den tyske U-baadspraksis som berettiget ved, at den nye Teknik (U-baade) ikke tillod at

Naar det saaledes ikke begrebsmæssigt er udelukket, at en Fjernblokade kan anerkendes som retmæssig, skyldes det, at en Fjernblokade i det givne Tilfælde kan opfylde de fastslaaede Krav til en Blokades Retmæssighed: den kan være effektiv (i Forf.s Fortolkning), og den behøver ikke (og maa ej heller) spærre for Neutrales Kyster. Derfor vil i Praksis en Fjernblokade sjældent være retmæssig — det hele afhænger af de geografiske Forhold (f. Ex. kunde samtlige Østersøstater, hvis de var i Koalition med hinanden, blokeres i Kattegat el. Bælterne o. l.).

Den engelske Fjernblokade opfyldte intet af disse Krav og blev selvfølgelig ikke retmæssig, blot fordi man skiftede Etikette til long-distance-blockade, medens Realiteten var: Papirblokade, Krænkelse af Neutrales Rettigheder.

Blokade af neutrale Kyster.

Her paaviser Forf., at der ikke bestaar noget principielt Modsætningsforhold mellem Effektivitetsbegrebet (hvad enten hans eget el. det »falske«) og Blokade af neutrale Kyster — det er jo ogsaa umiddelbart indlysende — men Retsgrundlaget mangler¹). Selvom Blokadestyrken virkelig var til Stede i saa stor Mængde, at Skibene ligefrem vædrede hinanden p. Gr. af Pladsmangel, vilde dette factum dog ikke berettigede Blokaden

overholde Visitations- og Opringelsesreglerne — efter Krigen har endog de fleste tyske Folkeretsforfattere taget Afstand fra Postulatet om Indmarchen i Belgien som berettiget ved Krigsnødvendighed.

¹) Generalakten ad L. D. 1909 §§ 1 og 18 erkender klart, at det eneste teoretisk mulige Grundlag for Blokade af Neutrale maatte udledes fra Begrebet Krigsoperation, men da de Neutrale ikke er i Krig, kan end ikke Afledning fra dette Begreb benyttes — derfor ogsaa kun kommenteret i faa Linier, da det er „une règle très simple“.

U. S. A.s Note til Engl. 5/11-15: „Finally, there is no better settled principle of the law of Nations than that, which forbids the blockade of neutral ports in time of war.“

— derfor er det ogsaa ganske »unsinnig«, naar Engl. vil motivere Blokaden af de Neutrale ud fra den Betragtning: kun derved opfyldtes Effektivitetskravet. Forf. raillerer over, at Engl. i Almindelighed sætter det klare Forbud i L. D. 1909 §§ 1 og 18 imod Blokering af neutrale Kyster til Side under Henvisning til, at Blokaden ellers »ikke nyttede noget«. [Selvfølgelig kan det harme én, at se Englands Tilsidesættelse og grove Anmasselse over for de Neutrale, men betragter man Sagen fra et realpolitisk Synspunkt, maa man vistnok regne med — hvis overhovedet Blokadeinstituttet skal el. kan underkastes bindende, effektive Regler — at man maa give dette Institut en saadan Form, at »det nytter noget« (se herom senere). »Nytten« bliver naturligvis ikke til Retsgrund, men Udtryk for en uundgaelig Realitet.] Det »nyttede« jo heller ikke de Neutrale, at deres Havne blokeredes — det er Retfærdigheden sat i Spydtagen¹⁾. Man kan kun i det Hele dele Forf.s Synspunkter paa dette Omraade. Selvfølgelig kan og bør man ikke principielt give Krigsførende Ret til at passe Reglerne af efter, hvad der nytter dem. Reglerne er givet som en særlig Cadeau til dem, der fører en Krig (der i sig selv er en vederstyggelig Ting og en Umoralitet), paa den fredelige og legitime Handels Bekostning — om vedkommende krigsførende Stat kan faa Nytte af denne

¹⁾ De engelske Folkeretsforfatteres nationalt prægede Synspunkter kommer her grelt frem, de er i Hovedtrækkene skaarret over een Læst; som Prototype kan citeres Garner: »It is incostable that, as a general principle, a belligerent has no lawful right to blockade directly or indirectly the parts and coats of a neutral State, . . . but if the enemy is wholly or partially surrounded by neutral territory . . . has the opposing belligerent no right to intercept such trade through the exercise of his power to prohibit commerce altogether by means of a blockade? Manifestly if he has no such right, the power which international law gives him in respect to blockade must in many cases be ineffective, if not illusory« o. s. v.

Adgang el. ej, maa blive hans Sag, hans Favør el. Disfavør, ikke de Neutrales. At faa Nyttten (af de opstillede Regler) vil jo netop blive et af Krigsførelsens Maal¹⁾.

3. Del.

Hungerblokaden.

Der er ingen særlig Grund til at gaa nærmere ind paa Afhandlingens Udtalelser ang. dette Emne — Synspunkterne er her for velkendte, hvadenten det er Central- eller Ententemagterne.

Efter min Mening ligger Realiteten saaledes: Har man først erkendt, at man ikke kan lokalisere Krigen til selve Stridskræfterne, men at hele Nationen er »in for it«, at Krigens Formaal er at tvinge Nationens Vilje til Underkastelse, ses ikke, hvorfor Hungerblokade skulde være mere frastødende end andre Midler. Har man først accepteret, at Krigsmaalet (Nedkæmpelse af Nationens Vilje) kan tilstræbes ved at sprænge Millioner af unge friske Mænd i Stumper og Stykker, kan man næppe afvise en Hungerblokade under Henviisning til Humanitet, Menneskelighed. Det er endda sandsynligt, at netop Frygten for disse Konsekvenser kan virke hæmmende paa for megen Krigslyst. Er Krigen en Slags privat Mellemværende mellem Vaabenstyrkerne, er det meget lettere at beslutte den²⁾ og sende de Unge ud, naar

¹⁾ Man kunde med Forf. lige saa godt sige: da Lægevidenskaben hindrer, at lige saa mange som tidligere dør af deres Saar, maa vi have Lov at benytte giftige Vaaben, for at det samme Antal som tidligere kan omkomme. —

Eller en Handlende der stjæler Varer, fordi han har erhvervet Borgerskab til at handle med den Art Varer, men da han ikke har Varer og ikke har Raad til at skaffe sig dem paa anden Maade, maa han tilegne sig (stjæle) Varer, eftersom han ellers ikke vilde „have Nytte“ af sit Borgerskab.

²⁾ Ligeledes forskellige Forslag til Sikring af Freden: at Medlemmerne af det Forfatningsorgan, der beslutter Krigen, alle

man hører til dem, der kan blive hjemme — for disse bliver Problemet let af økonomisk Art, og det vil endda ofte sige: de andre betaler. At argumentere specielt mod Hungerblokade ud fra »Menneskelighed« er Nonsens — Krig har intet med Menneskelighed at gøre. Forfatterens Argumentation virker i dette Afsnit lidet overbevisende, men man kan forstaa ham — og føle med ham.

Han kommer da selv Pag. 116 til det Resultat¹⁾:

Alt i alt var Englands »Hungerblokade« ikke retsstridig, fordi den var Hungerblokade, men fordi det var en Hungerkrig uden Blokade, hvilket strider mod Rousseaus's Krigsbegreb²⁾. Der er vist ingen Grund til at gaa ind paa dette følelsesbetonede og i Praksis nu uanvendelige filosofiske Produkt.

Resultat og Slutning.

Pag. 118 ff. giver Forf. (ifølge tysk Grundighed) et Resumé af de første 117 Sider. Det virker ved sine

skal møde i første Ildlinie. I Danmark har det som bekendt sjældent været Krigsmagten, der for sin Fornøjelses Skyld erklærede Krig — som Regel blev Krigsmagten (ofte under Protest p. Gr. af mangelfuld Udrustning og Midler) sat ind som sidste Udvej efter en slet ført Politik's Fallit.

¹⁾ Efter at have anerkendt det engelske Synspunkt: „The right of a belligerent to cut off the food supply of his enemy by means of siege or blockade and to starve him if possible into submission has always been recognized as a legitimate belligerent right, and it has been exercised in all wars where it was possible to do so.“

²⁾ Nemlig: at Krig er Sammenstød mellem Vaabenstyrkerne — ikke mellem de fredelige Befolkninger!

Man kan ikke undgaa at faa en lidt bedsk Smag i Munden, naar man ser Tyskeren Wehbergs Udtalelse 1915 (da man formentede, at England kunde udsultes), ærligt citeret af Forf.: „Das Ziel der Aushungerung des Gegners ist im Seekrieg ohne weiteres gegeben und muss als erlaubt angesehen werden.“ Forf. tager Afstand herfra. At Wehberg efter Krigen har ændret sit officielle Synspunkt, er forstaaeligt, men ikke mere „smagfuldt.“

Gentagelser unægteligt lidt trættende paa den, der i Besiddelse af fornødne Forudsætninger har læst hele den forudgaaende Udredning — men for andre kan det naturligtvis have sin Betydning at faa dette korte Overblik.

I sine Slutbemærkninger ang. Søkrigsrettens (spec. Blokaderettens) fremtidige Udvikling, tror jeg, at Forf. tillægger sit (vistnok teoretiske rigtige) Effektivitetsbegreb for stor Betydning. Skulde et Effektivitetsbegreb stadig være en afgørende retlig Faktor (i visse Retninger ligefrem et Kriterium), maa det betvivles, at man uden videre forlader det gængse (altsaa »falske«) Effektivitetsbegreb : at Effektiviteten er bestemt ved Resultatet — dertil har dette falske Begreb vist sig alt for brugbart, og Historien frembyder mange Eksempler paa, at man nødigt forlader et praktisk anvendeligt eller bekvemt Begreb, selvom dets Falskhed og Misforstaaelse erkendes. Ligeledes er der Fare for, at en Nødvendighed let bliver til et retligt Begreb¹⁾.

Forf. indlader sig til Slut paa et Forsøg paa at opstille en ny Blokadeteori²⁾, Pag. 122 ff. — men erklærer

¹⁾ Man kan blot tænke paa Staternes krampagtige Fastklamren ved Kanonskudsvidden som Retsgrundlag og kvantitativ Maalestok for Søterritoriet — skønt man vist fra alle Sider aabent erkender, at Kanonskudsvidden hverken konsekvent er brugelig i den ene el. den anden Retning, og at Opfattelsen skyldes en forkert (men, navnlig hidtil, ofte praktisk og bekvem) Misforstaaelse af Bynkershoeck, der „lancerede“ Kanonskudsvidden som Retsgrundlag.

Sammenlign endvidere Rejseteoriens misforstaaede (uberettede) Overførelse paa Blokadereglerne o. s. v.

²⁾ D. v. s. finde den indre Berettigelse for Blokadeinstituttet, modsat den formelle Berettigelse. Til Forstaaelse af disse Termini kan jeg bedst anføre et for „Lægfolk“ klarere Eksempel. Hvad er Retsgrundlaget for Straf? Hvorfor straffer vi?

Den formelle Grund (Berettigelse): fordi det staar i Straffeloven. Det „juridiske“ (filosofiske) Grundlag derimod: I ældre Tid (Moselov's Øje for Øje, Tand for Tand) en retfærdig Gengældelse, i Nutiden Forbedring af Individet og Sikring af Samfundet.

selv, at alt for megen Optimisme ikke tør næres. Derfor bør man dog naturligvis ikke undlade at undersøge Retsgrundlaget for Blokadeinstituttet, thi her støder jo to berettigede selvstændige Interesser sammen: Den Krigsførendes og den Neutrales¹⁾, der hver har Krav paa Hensyn, altsaa en Interessekonflikt, der ikke kan — el. ikke bør — løses ved et Diktat fra en overmægtig Stats, (som Regel en krigsførende) Side.

Forf. giver her en kort og klar Oversigt over de alm. Opfattelser:

1. Nødvendighedsteorien (tysk): Blokade er retmæssig, fordi den er nødvendig til Opnaelse af Søkrigens Formaal — maa afvises som alt for een-sidig og vilde konsekvent gennemført bryde enhver Skranke og i Virkeligheden give Plads for den rene Vilkaarlighed.
2. Neutralitetsteorien (fransk): De Neutrale har Pligt til at afholde sig fra enhver Tilførsel til de blokerede Omraader, idet der ellers vilde ske en Indblanding i Krigsforetagender — da denne Teori (Fauchille) jo herved gaar ud fra, netop hvad der skulde bevises, og desuden ikke forklarer, hvorfor netop Tilførsler til Søs principielt skulde være mere neutralitetsstridige end til Lands, synes den ikke acceptabel.
3. Erobringsteori (ældre): hvorefter Blokadestaten

Det vil heraf være indlysende, hvilken enorm — ja afgørende — Betydning det „filosofiske“ Grundlag har i Praksis (at det altsaa netop ikke er „filosofisk“ = „Skrivebordslyrik“) for Retsreglernes, Lovenes, Udformning og Indhold. Gengældelses-synspunktets Straffesatser og Straffemidler bliver ganske andre end dem, man vil anvende ud fra Nutidens Straffeteori. Det er klart, at dette „Hvorfor“ i et Retssamfund maa besvares, inden man kan afgøre Hvordan.

¹⁾ At sidestille de to Krav som Ligeberettigede kan jeg ikke acceptere.

erhverver Suverænitel over det blokerede Farvand — er i flere Henseender uanvendeligt saavel af praktiske som formelle Grunde; i hvert Fald kan det frie Hav jo ikke erobres. Nogen Berettigelse havde Teorien maaske i ældre Tid, da Blokadestyrken skulde være forankret eller paa klos Hold.

De yngre Erobringsteorier — den absolutte el. den relative (Okkupationsteori) Militærmagt — er Afarter af den ældre Teori og som rene teoretiske Konstruktioner uden selvstændig Værdi.

4. Kompromisteori: et Kompromis mellem de Neutrale og de Krigsførende, som ellers vilde have kunnet afskære al Søhandel — gaar jo ogsaa ud fra det, der skal bevises (men det er jo vel nok den, der har haft den faktiske historiske Udvikling for sig).
5. Magtanvendelse- og Offerteori (som er Forf. egen): er bygget paa Basis af hans Effektivitetsbegreb. Teorien søger at optage de (præsumentivt) rigtige Elementer fra de forskellige andre Teorier. Hovedvægten lægges dog paa en egentlig og betydelig Magtanvendelse og det Offer, det medfører, at lade Blokadestyrken virkelig være til Stede. Et saa ringe Magtopbud og Offer som Papir-, Mine- og Sten- el. Ubaadsblokade bør de Neutrale ikke forpligtes at respektere. Men bringer den Krigsførende et virkeligt Offer, kan der ogsaa kræves Ofre af den Neutrale. Herved er der skabt Basis for en Afvejelse af Interesserne (og samtidig Arten og Omfanget af de respektive Ofre). Dertil maa kræves, at de Neutrale virkelig kan kontrollere, at Ofret ydes ρ : Magtanvendelsen maa være synlig (saaledes som i sin Tid udtrykt ved Kravet om opankrede Skibe) for at undgaa løse Paastande. Kun et objektivt Offer kræves (ρ : at Magtmidlet i sig selv er betydeligt — om det subjektivt er noget

Offer, f. Eks. at en stor Sømagt lettere afser de fornødne Blokadestyrker, er uden Betydning).

Forf. er dog selv klar over Teoriens Svaghed, ja indrømmer endog med priselig Ærlighed, at den i Virkeligheden ikke giver noget Retsgrundlag for Tilsidesættelsen af Neutrales Rettigheder, og at den nærmest er en mere eller mindre tilsløret Anerkendelse af den Stærkeres Ret og derfor (etisk set) usympatisk¹⁾.

Ud over de enkelte spredte Bemærkninger i det foregaaende skal jeg vente med at fremsætte mine personlige Bemærkninger til efter Gennemgangen af Forf.s Reformforslag.

¹⁾ Som Prøve paa Forf.s hæderlige Bestræbelser efter Objektivitet og hans Sans for Realiteter skal Slutningslinierne i denne Afhandling citeres: ‘

Die Zurückführung des Blockaderechts auf den besonderen Machtaufwand, den der Blockierende einsetzt, ist nämlich auch für mich keine innerlich befriedigende Lösung. Denn ein noch so grosser Machtaufwand sollte doch eigentlich nicht genügen, um anerkannte Rechte der Neutralen ausser Kraft zu setzen. Diese mehr oder weniger verschleierte Anerkennung des Rechts des Stärkeren ist, ethisch genommen, unsympathisch.

Trotzdem scheint mir aber die Opfertheorie immer noch die relativ beste Lösung zu sein, denn die Wirklichkeit ist nun einmal unethisch, in Wirklichkeit herrscht das Recht des Stärkeren, und es kann durch das Völkerrecht nur gemildert, nicht beseitigt werden.

Ich möchte sogar soweit gehen zu sagen: Dasjenige Völkerrecht erfüllt am besten seinen Zweck, das diese Tatsachen berücksichtigt, das unmittelbar auf der harten Wirklichkeit sich aufbaut. Ein Völkerrecht, das sich auf „Ethik“ versteift, muss früher oder später Schiffbruch leiden, ist schliesslich nur dazu da, dass es gebrochen wird.

Ausserdem hat die Opfertheorie einem Vorzug, welcher vielleicht manchen, der gerade an obigem ethischen Mangel Anstoss nehmen sollte, wieder versöhnen wird: Sie setzt zum erstenmal wirklich — und nicht nur scheinbar wie die Eroberungstheorien — die Pflichten des Blockierenden vor dessen Rechte. Und das ist auch ethisch gesehen ein Fortschritt.

Som en passende Overgang til Reformforslaget — til lettere Forstaaelse af dette — og a. H. t. de Vanskeligheder, det frembyder for Søofficererne ud af den digre Folkeretslitteratur om Verdenskrigens Blokade at skaffe sig et klart Overblik, skal jeg forsøge paa at give en kort stiliseret — men ogsaa kun stiliseret — Fremstilling af Handelskrigen til Søs.

Det gamle Kontrebandesystem (L. D. 1909 § 22 ff.).

- A. Absolut Kontrebande: Gods, der udelukkende el. i særlig Grad er egnet til Krigsbrug. Kan opbringes overalt, naar den endelige Bestemmelse er Fjendens Territorium el. Skibet skal anløbe en fjendtlig Havn (selvom i dette Tilfælde Varens endelige Bestemmelsessted er en neutral Magt). Dette er den egentlige Doktrin om Rejsens Eenhed.

Skibspapirerne afgiver normalt Beviset.

- B. Betinget Kontrebande: Gods, der kan anvendes til Krigsbrug. Kan kun tages, naar Varen er bestemt til a) selve den krigsførende Stats Stridskræfter, befæstede Pladser, Basis el. Leverandører af disse Varer el. Statsmyndigheder,

- b) og tillige Skibet er direkte paa Vej hertil (c: at Varen ikke skal udlosses undervejs; hvis f. Eks. Varen senere skal transporteres til Fjenden over Land el. med et andet Skib, er dette ved relativ Kontrebande uden Betydning.

Hertil gælder Rejsens Eenhed altsaa ikke.

- c) Skibspapirerne afgiver normalt fuldt Bevis.

Øverst paa Listen over betinget Kontrebande staar Levnedsmidler. Varer fra denne Liste kan ved Erklæring overføres til absolut Kontrebande.

- C. Frilisten (Nonkontrebande): Gods af almindelig Karakter. Kan aldrig opbringes, ligegyldigt hvad Bestemmelsesstedet er. Og Varer fra denne Liste kan aldrig overføres til de andre Kontrebandelister.

Øverst paa Listen staar Raabomuld.

Hertil kommer Søbytteretten P. D. 1856:

§ 2: Det neutrale Flag dækker fjendtlig Ladning, medmindre den er Kontrabande.

§ 3: Neutralt Gods paa fjendtlig Skib kan ikke opbringes (konfiskeres) medmindre det er Kontrabande.

- I. Order in council ²⁰/₈-14: kundgør, at Engl. vil anvende L. D. 1909, dog med visse Modifikationer:

1. Udvider Listerne over absolut og betinget Kontrabande (hvilket inden for visse Grænser er lovligt).
 2. Beviset er ikke bundet til Skibspapirerne (ophæver B c).
 3. Betinget Kontrabande kan opbringes, naar B a kan bevises uden Hensyn til B b.
Herved er faktisk hele B ophævet¹⁾).
- II. Order in council ²⁹/₁₀-14.
Udvider Reglerne endnu mere — men lader endnu nogenlunde frit:
Betinget Kontrabande til neutral Modtager el. Ordre (a. H. t. U. S. A.), Distinktionen mellem absolut og relativ Kontrabande ophæves helt ⁷/₇-16. — Ogsaa Kontrabandelisterne suppleres ud over rimelige Grænser.
- III. Reprisalie-Order in council ¹¹/₃-15.
Beordrer Opbringelse (Indbringelse til engelsk Havn, men ikke nødvendigvis Konfiscation) af alle Skibe med Varer, der formodes at være af fjendtlig Oprindelse el. til fjendtlig Bestemmelse. Gør Skibet til Genstand for

¹⁾ Tyskl. gjorde et demonstrativt Forsøg paa at pudse Engländerne. Man lastede Damperen „Wilhelmina“ i U. S. A. med Levnedsmidler consigneret til den civile Befolkning i Hamburg. I Certeparti og Konnossement var indført alle mulige Sentenser og Klausuler fra L. D. 1909. Skibets Afgang og Rute blev omhyggeligt publiceret og daglig Position blev annonceret. Hvis nu Engl. opbragte Skibet, var dette i Strid med B b, i modsat Fald kunde Tyskl. paaberaabe sig ueffektiv Blokade, samt at Engl. ikke turde hævde sine egne kundgjorte Regler. Ballonen faldt sammen: Engl. opbragte Skibet, men frigav Ladningen til Brug for „Belgian Relief Commission“, der skaffede Føde til de Belgiere, der boede i Distrikter, hvor Tyskl. ved Invasionen havde berøvet dem Fødemidler og sendt disse til Tyskl.

²⁾ Man maa ved Læsning af L. D. 1909 og de forskellige orders in council passe paa at holde de forskellige Spørgsmaal ude fra hinanden. Til Opbringelse af Varen stilles visse Krav baade m. H. t. Varens Art og tillige Bestemmelsesstedet. Andre Betingelser stilles for Skibets (det neutrale) Opbringelse. Endvidere er der særlige Regler for Beviset el. Formodningen for, om disse Forhold foreligger, §§ 37 og 38 fastslaar udtrykkeligt, at Skibet kun kan beslaglægges, saa længe det befordrer Kontrabande (men da ogsaa paa hele Rejsen), derimod ikke fordi det har befordret Kontrabande.

Konfiscation, selv naar det opbringes paa en følgende Fart — en voldsom Udvidelse af Rejseteorien.

- IV. Rejsens Eenhed indføres for „Blokade“ ^{30/8-16} og paa al Kontrabande ^{7/7-16¹⁾}. Hermed var der fuldstændigt brudt med det gamle System²⁾ — og alle direkte Til- og Udførsler fra Tyskl. var stoppet. Tilbage stod som største Hindring: Tilførsler via de Neutrale. Her var det ikke nok at foretage „retlige“ Skridt (Ophævelse af Regler), men Engl. gik nu over til at anvende faktiske Magtmidler.
- V. Først søger man Garanti mod Re-Eksport ved beedigede Erklæringer fra de private neutrale Importører. Disse Affidavider (jvfr. Dommer Thorups Virksomhed) var uden praktisk Værdi. Importøren giver med god Samvittighed sin Erklæring: han skal ikke reeksportere — nej, andre gør det for ham.
- VI. Dernæst overgaaes til Statsgaranti (vistnok ikke officielt gennemført i Danmark). Denne viste sig heller ikke at være effektiv nok. (Selvom Danmarks Indbyggere alle foraaed sig i Flæsk, kunde de ikke have overkommet alt, hvad der blev konsigneret til dem). Mange Ladningsmodtagere var Skomagere, Urmagere, Havnearbejdere. Paa tre Uger indførtes lige saa meget Fedt til Danmark som tidligere i tilsammen 8 Aar.
- VII. Man kommer da naturligt til Rationeringsidéen.
 - a. Den begynder som en Henstilling til og frivillig Overenskomst ved Forhandling med Importøren (o: direkte mellem Parterne), senere

¹⁾ ^{20/10-15} ophæves L. D. § 57 om, at Flaget afgør Skibets Nationalitet. Engl. kræver, at Skibets Flagret formelt skal være i Orden, men tillige at Skibet reelt ejes af neutrale Personer.

²⁾ Vanskeligst var det med Bomuld (til Krudtfabrikation), som man a. H. t. U. S. A. ikke straks turde sætte paa Kontrabandelisten. I Aug. 1915 følte Engl. sig stærkt nok til at sætte Bomuld paa Kontrabandelisten, spec. da U. S. A. indvilgede (maaske fordi Engl. havde købt det kommende Aars Høst). Ordren af Marts 1915 kom imidlertid for sent til at kunne hindre den allerede svømmende Aarshøst af Bomuld i at komme til Tyskl. Men Flaaden opbragte Bomuldsskibene og indbragte dem til engelsk Havn, saa kunde de blive prisedømt el. frikendt dér — man skulde nok sørge for, at Proceduren trak i Langdrag — det lykkedes ogsaa glimrende.

snarere med Transportmidlernes Ejere (Dampskibsselskaberne) (Pres paa Eksportører — Kul-Kontrol — Bogføring over foreslaaede Indskibninger o. l.). Forsaa vidt disse Foranstaltninger kun angik de Krigsførendes egne Eksportprodukter, var der vel næppe noget at indvende herimod. Værre var det, at de søgte at tvinge ogsaa neutrale Landes indbyrdes Handel ind under Kontrol og Rationering¹⁾. (Saaledes gik Sydamerika meget kraftigt imod denne Bogføring, specielt for Kaffes Vedkommende).

- b. Slutresultatet bliver den tvungne Rationering — ikke Forhandling, men Ordre.
- c. Heller ikke det er nok. Man foreslaar, at Restriktionerne skal omfatte „lignede Produkter“ for at ramme Surrogatvarer, der erstatter el. frigør netop de Varer, som Restriktionerne var rettet imod (Margarineimport frigør Smør til Eksport til Tyskl.²⁾). Med U. S. A.s Indtræden i Krigen blev Restriktionerne udvidet ogsaa til lignende Produkter.
- d. Da endvidere Handlen (i hvert Fald for saa vidt angaar Engls egne Eksportprodukter) gøres ikke ved Hjælp af Penge, men ved Valutaydelser i Form af „Pligtrejser“, er Slutstenen lagt til Bygningen af et System, bygget op Skridt for Skridt med logisk og faktisk Konsekvens: fra Ophævelse af Regler, til Regulering, hvor man selv yder og til Regulering, hvor andre yder.

Til Gennemførelse af denne Kontrol indførtes Kirkwall-Praksis. Reglerne om Forsøg paa Blokadebrud³⁾ anvendes paa alle Skibe. Varer af fjendtlig Oprindelse el. Fabrikat konfiskeres (Order in council 16/2-17).

¹⁾ Engl. indrømmer da ogsaa aabent, at denne Embargo paa inter-neutral Handel var ganske ulovlig og udelukkende oprettholdtes i Kraft af den politiske Magtstilling.

²⁾ Det engelske Statsraad turde dog ikke straks gaa saa vidt, (selvom „Svin nok var Majs paa fire Ben“, vilde Konsekvensen blive, at selv Gødningstoffer blev forbudt, da de forbedrede Jorden og derved muliggjorde større Avl og Kvægbestand, større Levnedsmiddeleksport til Tyskl.).

³⁾ S. 332 med Noten.

Kortfattet Teori for Torpedoen's Varmluftsin- stallation.

Af Kaptajnlojtnant Salicath.

Der maa skelnes skarpt mellem en Koldluftstorpedo og en Varmluftstorpedo. I den første er den sammentrykkede Lufts Hovedopgave at være Drivkraft, i den anden at levere den til Brændstoffets Forbrænding nødvendige Ilt.

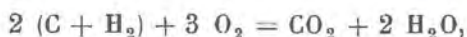
Det er altsaa ikke en simpel »Opvarmning« af Luften, som finder Sted, hvorved den sammentrykkede Luft blot stiger i Temperatur og derved rækker længere til. Hvis dette var Tilfældet, saa skulde den ved Reduktionen stærkt afkølede Luft kun passere gennem en Beholder, som tilførtes Varme udefra.

Medens Energikilden ved et Dampmaskineri hyppigst er Kul eller Olie og ved en Motor Benzin, Petroleum eller Olie, saa er Energikilden ved en Torpedos Drivmaskine i Almindelighed Petroleum eller Alkohol.

Ved en Dampmaskine bruges Brændstoffet kun til at fordampe Vand, der saa tilføres Cylindrene som Drivkraft, medens Forbrændingsprodukterne sendes ud gennem Skorstenen; Spildedampen fortættes i Kondensatoren og kan paany anvendes. Ved en Motor foregaar Brændstoffets Forbrænding inde i selve Cylindren, Forbrændingsprodukterne danner altsaa Drivkraften; efter endt Arbejde sendes de bort gennem Udstødet. I en Torpedo foregaar Brændstoffets Forbrænding udenfor Cylindrene, og Forbrændingsprodukterne bruges til at fordampe Vand, men derefter føres Forbrændingsprodukterne sammen med den udviklede Damp som Drivkraft til Cylindrene; efter endt Arbejde sendes Spildluftblandingen bort gen-

nem Tunnelrøret. Ved Dampmaskinen og Motoren ind-suges den til Forbrændingen nødvendige Ilt fra Atmosfæren, eventuelt under et mindre Overtryk; ved Torpedoens Drivmaskine tilføres Ilten under ret stort Tryk fra Luftkedlen, saaledes at Ilttilførslen er begrænset af Luftkedlens Kapacitet.

I den danske Torpedo bruges Petroleum som Brændstof. Petroleum er en Kulbrinteblending, som kan betegnes $C_n + H_{2n}$. I den simple Form $C + H_2$ vil der til en fuldstændig Forbrænding, hvor der dannes Kul-veilte og Vanddamp, kræves 96 g Ilt til 28 g Petroleum, idet vi har



hvilket ved Indsættelse af Atomvægtene giver 2 (12 + 2.1) g Petroleum og 3 (2.16) g Ilt. Atmosfærisk Luft indeholder Kvælstof og Ilt, samt Kul-veilte, Vanddamp (i vekslende Mængde) meget ringe Mængder Argon, Neon, Helium, Krypton, og Xenon. I 1 kg atmosfærisk Luft findes ca. 230 g Ilt, hvilket vil sige, at der til en fuldstændig Forbrænding af de nævnte 28 g Petroleum kræves ca. 417 g atmosfærisk Luft, altsaa ca. 15 Gange saa meget atm. Luft som Petroleum.

For at udnytte al Ilten i den fra Luftkedlen tilførte atm. Luft burde Petroleumstilførslen altsaa afpasses saaledes, at Luftforbruget i Forhold til Petroleumsforbruget netop blev ca. 15. Bliver Forholdet mindre, kan der ikke finde de nævnte kemiske Reaktioner Sted; foruden (eller i Stedet for) Kul-veilte CO_2 kan der da dannes Kulilte CO eller ogsaa rent Kul C (Soddannelse), saaledes at man ikke faar det fulde Udbytte af Petroleumet og den atm. Luft. Bliver Forholdet større, er der Overskud af Ilt, hvilket vil sige, at den disponible Luftbeholdning ikke udnyttes fuldt ud.

Ved en fuldstændig Forbrænding af 1 g Petroleum udvikles ca. 10500 à 11000 Kalorier (Gram-Grader), og

denne Varmemængde anvendes først til at opvarme Forbrændingsprodukterne (den Del af den atm. Luft, som ikke deltager i Forbrændingen, + den dannede Kultveilde og Vanddamp), altsaa først og fremmest de i atm. Luft værende ca. 77 % Kvælstof. En stor Del af Varmen gaar dog tabt, da Opvarmeren jo ikke (af Hensyn til Materialet) er varmeisoleret.

I det indre af Opvarmeren skønnes Temperaturen at være ca. 1500° C; da Trykket inde i Opvarmeren er konstant, kan vi tilnærmelsesvis beregne, hvor stor den tilstedeværende Varmemængde er. Temperaturen af den atm. Luft efter Reduktionsventilen (-ventilerne) sættes til ÷ 100° C og Blandingens Varmefylde til 0,27; for at opnaa en Temperatur paa 1500° C er der da af Varmeheder medgaaet

$$(1 + 15) \cdot 0,27 \cdot (100 + 1500) = 6912.$$

Hvis Forbrændingen kan antages at have været fuldstændig, maa altsaa de øvrige ca. 3500 Kalorier antages at være gaaet tabt, ud gennem Opvarmerens Vægge til det omgivende Søvand; afhængig af Opvarmerens Konstruktion vil dog noget af Varmemængden være anvendt til en Forvarmning af det ferske Vand, som nu skal sprøjtes ind i de hede Forbrændingsprodukter. Dette Vand skal opvarmes til Fordampningstemperaturen, fordampes og derefter overhedes.

Naar Temperaturen af Blandingen — overhedet Damp + Forbrændingsprodukter — ved Indstrømningen i Drivmaskinen højst maa være ca. 700° C (af Hensyn til Materialet), kan man tilnærmelsesvis beregne den Mængde Vand, som skal fordampes. Ved f. Eks. et Tryk i Opvarmeren paa 20 kg/cm² er Fordampningstemperaturen 211° C, Fordampningsvarmen ved dette Tryk 458, og den overhedede Damps Varmefylde kan under disse Forhold regnes til 0,53. Antages det ferske Vands Tempe-

ratur allerede ved Indsprøjtningen at være opvarmet til ca. 100° C, faar vi

$$(1 + 15) \cdot 0,27 \cdot (1500 \div 700) = X ((211 \div 100) + 458 + 0,53 \cdot (700 \div 211))$$

hvoraf $X = 4,17$, hvilket vil sige, at Forholdet mellem Vandforbrug og Petroleumsforbrug i dette Tilfælde netop er 4,17, da Petroleumsforbruget var forudsat at være 1 g; vi kan regne dette Forhold til at være ca. 4.

Fordelen ved at indsprøjte det ferske Vand i Forbrændingsprodukterne er dels 1) at Volumen af den disponible Drivgas forøges ganske betydeligt ved Tilsætning af den overhedede Damp (tilnærmet Volumen af overhedet Damp $v = \frac{47 T}{P}$, i dette Tilfælde $\frac{47 \cdot (273 + 700)}{20 \cdot 10^4}$)

= 0,2287 m³/kg)
dels 2) at Gasarternes Temperatur nedsættes til den for Drivmaskinen passende Temperatur.

Fordelen ved at anvende Kølepumpens Kølevand (Søvand), som sprøjtes paa forskellige Dele af Drivmaskinens Gods og i Krumtaprummet, er

dels 1) at Materialet afkøles,

dels 2) at Modtrykket mindskes, og

dels 3) at Udstømningsgassen holdes paa en Temperatur under ca. 80° C, hvilket er vigtigt, da Drivakslen bruges som Udstødsrør.

Hvis Petroleumet af en eller anden Aarsag ikke antændes, løber Torpedoen "kold", og den komprimerede Luft er da eneste Drivkraft. I dette Tilfælde vil Luften efter at have passeret Reduktionsventilen haart rækkes betydeligt mere gennem Trykformindskerne p. Gr. af Drivmaskinens større Luftforbrug, og Trykket ved Gliderne vil derfor blive noget ringere end normalt (ca. 8 à 10 kg mindre), hvorfor Torpedoens Hastighed ogsaa bliver mindre end normalt. Luftforbruget vil blive meget stort, og Kedeltrykket vil let kunne falde til under Reduktions-

ventilens Spænding, saaledes at Torpedoen vil ende med at padle. Da »Drivgassen« i dette Tilfælde udelukkende er atm. Luft, vil det af »Udstrømningsgassen« dannede Køl vand være meget bredere end normalt, hvor en væsentlig Del af Udstrømningsgassen er Damp, som fortætter ved Udstødet. Det resterende Tryk paa Luftkedlen vil altid være mindre end normalt, ofte helt nede paa 0.

Nekrolog.

Kommandør Christian Frydendahl Maegaard er født 3. Juli 1853 i Odense, Søn af Købmand Vilhelm Rasmussen Maegaard (død 1882) og Hustru Johanne f. Frydendahl (død 1900).

Maegaard blev som Kadet optaget paa Søofficersskolen 1871 og afgik fra Skolen som Sekondløjtnant 18. August 1875 og var derefter 1875—76 udkommanderet med Korvetten *Dagmar* til Middelhavet. 20. November 1876 blev han Premierløjtnant og var 1878—79 med Fregatten *Sjælland* i Vestindien i Anledning af Negeroprøret paa St. Croix. 1881—84 var han Skoleofficer paa Søofficersskolen, 1882, 83 og 84 med Korvetten *Heimdal*, Kadetskib, og 1884—85 med Skonnerten *Fylla* til Middelhavet og Konstantinopel. 1887—89 var Maegaard Chef for Kanonbaaden *Hauch* og Chef for Fiskerinspektionen indenfor Skagen, 1890 Næstkommanderende i Kadetskibet, Korvetten *Dagmar* og 1890—92 Fyrinspektør og Fører af Fyrinspektionsskibet *C. F. Grove*. 30. Januar 1891 forfremmedes han til Kaptain, var 1892—97 Næstkommanderende paa Søofficersskolen, 1893, 95 og 97 Meddommer paa Kadetskibet, Korvetten *Dagmar* og 1893, 94, 95, 96 og 97 Chef for Skonnerten *Absalon* som Kadetskib. 28. Juli 1894 blev han Ridder af Dannebrog og var 1896—1901 Lærer i Søkrigshistorie paa Søofficersskolen. 1899—1900 var han Næstkommanderende paa Krydseren *Valkyriens* Togt til Siam, Indokina, Kina, Japan og hollandsk Ostindien og blev ved sin Hjemkomst fra dette Togt 27. Juli 1900 Dannebrogsmænd, 1901 var han Chef for Kongeskibet *Dannebrog*, 1902—09 Chef for Søværnets Underofficerselevskole, 1902 og 04 Chef for Skonnerten *Ingolf* og 1906 og 08 Chef for Krydseren *Hekla* begge som Øvelsesskibe for Underoffi-

cerselever. 19. Februar 1903 blev han Kommandør, var 1910—11 Stabschef hos Viceadmiralen, benaadedes 3. Juli 1911 med Kommandørkorset af 2. Grad og var 1912—13 Chef for Søtransportvæsenet. Han fik 3. Juli 1913 ved opnaaet Aldersgrænse sin Afsked fra Søofficerskorpsset og modtog 7. Juli s. A. Kommandørkorset af 1. Grad.

Ved Verdenskrigens Udbrud meldte Maegaard sig strax til frivillig Tjeneste og var 4. August 1914—26. Maj 1915 ansat som fungerende Chef for Kadetskolen.

Ogsaa fra anden Side blev der lagt Beslag paa Kommandør Maegaards Evner og Arbejdskraft. Han var saaledes Medlem af Bestyrelsen for Østasiatisk Kompagni, Dampskibsselskabet Norden og Foreningen Dannevirke, 1907—27 Medlem af Sø- og Handelsretten i København, 1913—20 Formand i det danske æronautiske Selskab og 1913—23 Formand i Marineforeningen og efter sin Afgang som Formand Æresmedlem af de to sidstnævnte Foreninger.

Kommandør Maegaard var en udmærket Sømand og Officer, rolig, redelig, retsindig, dygtig og pligtopfyldende, lige afholdt af Over- som Underordnede. Han var derfor velegnet som Opdrager for de Unge og blev ogsaa meget benyttet hertil, først som Skoleofficer og Næstkommanderende paa Søofficersskolen, senere som Chef for Underofficerselevskolen. De fleste lidt ældre Officerer og mange af den dygtige Underofficersstand, som nu er forsvundet, vil med Taknemmelighed tænke paa ham som deres Vejleder og Opdrager, og den høje Standard af Pligtfølelse hos Befalingsmændene i Marinen ved Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede skyldes ikke mindst Maegaards fremragende pædagogiske Egenskaber og det smukke Exempel, han gav de Unge.

Hans største Oplevelse under hans lange Tjenestetid var vel nok Togtet med *Valkyrien* til Østasien, hvor han havde sin store Fortjeneste af, at Besætningens Opførsel ombord og i Land var saa mønsterværdig, at den, hvor

Skibet kom hen, gjorde Landet Ære, samtidig med at Togtet blev til en Oplevelse for hver Mand, der var ombord. Som Formand i Marineforeningen har han sikkert mange Gange senere faaet Beviser paa den Agtelse og Hengivenhed hos den menige Mand, som han har erhvervet sig gennem hele sin Tjenestetid og særlig paa *Valkyriens* Togt, en Agtelse, der i høj Grad kom Marinen tilgode.

Kommandør Maegaard blev gift 17. Oktober 1892 i Holmens Kirke med Anna Elisabeth Dons født Hammer, født 28. Oktober 1858 paa Føhr, død 29. Februar 1916 i København, Datter af Vesterhavshærens djærve Forsvarer Kaptain Otto Christian Hammer (1822—92) og Hustru Henriette Jacobine Hastrup (1830—1912).

Kommandør Maegaard holdt sig rask og rørig og stærkt interesseret for alt helt op i sin høje Alder, indtil en Lungebetændelse gjorde Ende paa et virksomt Liv. Han døde 17. Juni 1934 i København og hans Støv hviler paa Holmens Kirkegaard.

I den danske Sæetat vil man bevare Mindet om ham som den trofaste Kammerat, som et Mønster paa en dygtig og pligtopfyldende Officer og som et ædelt, humant og godt Menneske.

Th. Topsøe-Jensen.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Juni 1934).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

England.

Personel.

I Maj afløstes V.-A. Forbes som Third Sea Lord and Controller of the Navy (Materiel) af V.-A. Henderson. Det bemærkes, at en luftspecialiseret Officer hermed for første Gang bliver Medlem af Board of Admiralty.

Bestræbelserne for at undgaa for hyppige Chefsskifter i Skibene fortsættes. Tidligere var det f. Eks. Praksis at lade Slagskibs-Chefer erholde netop den Søjteneste, som var paakrævet før Udnævnelse til flag-rank. Man havde saaledes Eksempler paa indtil 3 Chefsskifter i Løbet af et Aar i samme Slagskib. First Lord karakteriserede i 1932 dette Forhold med flg. Nelson-Citat: «The disgust of the seamen to the Navy is all owing to the infernal plan of turning them over from ship to ship so that men cannot be attached to their officers, or the officers care twopence about them». Nu er Praksis saaledes, at Udkommando i Almindelighed først opfører ved Kommandostrygning.

Nybygning. Materiel.

Til Belysning af engelsk Nybygningsvirksomhed anføres, at ialt 61 Nybygninger p. t. er i Arbejde (givet i Ordre), heraf 9 Krydsere, 3 Flotilleførere, 24 Jagere, 9 U.-B., 14 Sloops, 1 Jager-Depot-skib, 1 Flodkanonbaad. I Antallet er ikke medregnet 1934-Programmets 25 Enheder, der endnu ikke er givet i Ordre.

Bjærgningsarbejdet med de tyske Skibe i Scapa Flow, der blev indstillet i 1933 (jfr. T. f. S. 1933 S. 327), vil nu atter blive genoptaget med Løftningen af Slagskibet «Bayern», der ligger med en halv Snes Graders Slagside paa 20 Favne Vand.

Hidtil er bjærget 2 Slagskibe, 4 Slagkrydsere, 1 Krydser og 25 Jagere. Tilbage er endnu 7 Slagskibe (bl. a. «Friedrich d. G.»), «Derflinger», 4 Krydsere og nogle Jagere.

(Karlskr. T. 19/3 34).

Organisation.

Som tidligere omtalt rejstes under Flaadebudget-Debatten i Parlamentet bl. a. Spørgsmaalet om Ønskeligheden af et fælles Forsvarsministerium og Enhedsledelse af de 3 Værn (jfr. T. f. S. 1934. S. 204—09). Af Debatten, der iøvrigt blev karakteriseret som prisværdig saglig (*... was one of the best and most enlightning ... for it was raised and maintained above the level of party politics ...*) skal flg. fremhæves som berørende det nævnte Spørgsmaal:

Indlæggene for Oprettelse af et fælles Forsvarsministerium eller dog en fælles Stab gav i Hovedsagen Udtryk for flg. 3 Hovedsynspunkter:

- 1) en alm. Uro for Rigets Skæbne med Henblik paa Forsvarskræfternes Effektivitet under den nuværende, tregrenede Organisation.
- 2) Utilfredshed med »Luftvaabnets »inferiøre« Stilling i Forhold til de to ældre Værn,
- 3) Mistillid til de samlede Midlers formaalsstjenlige Anvendelse ved Fordelingen til 3 Ministerier.

Som en typisk Udtalelse skal blot anføres flg., udtrykt af Indlederen af Debatten i Overhuset: *«I am not pleading for a great superman as the Minister of Defence. What I am asking is that there should be some inquiry into a Ministry of Defence. Whether the head should be an individual or a board does not matter to me. What I suggest is that the present Committee of Imperial Defence should be an executive body with a general staff.*

We want a guiding directing force which will make certain that we get a co-ordinated and united effect of all the elements of our national defence».

Debatten førtes iøvrigt saavel i Overhuset som i Underhuset, hvor henh. Luftministeren og Førsteministeren meddelte Regeringens (Værnenes) Standpunkt: Fortsat Opretholdelse af den nuværende Organisation med 3 selvstændige Ministerier med »The Committee of Imperial Defence» som samlende Organ.

Af Luftministerens, Lord Londonderry's Udtalelser skal blot gengives flg. som Udtryk for hans iøvrigt meget nøgterne Svar: *«... neither economy nor efficiency would be promoted by overcentralisation, and the whole tendency of modern administration was in the opposite direction. There was a definite*

limit to wise rationalisation and that limit would, in his judgment, be passed by any attempt to set up a single Ministry of Defence».

Ministeren henviste om Spørgsmaalet til flg. Kommissions-Arbejder:

- 1) »Lord Weir's Com.» Febr. 1922,
- 2) »Lord Salisbury's Sub-Com. of Com. of Imperial Defence» 1924.
- 3) »May Com. on National Expenditure» 1931,

i hvilke Oprettelse af Fælles Forsvarsministerium ikke blev anbefalet, og han henviste til den omtalte »Committee of Imperial Defence» som det formaalstjenlige samlende Organ, for hvis Organisation han gav flg. Oplysninger:

»The Committee of Imperial Defence» (»Rigets Forsvarsraad» — i det flg. kaldt C. I. D.) er en raadgivende Forsamling, teoretisk sammensat af Førsteministeren som Formand og et Antal Medlemmer, som indkaldes af denne. I Praksis bliver normalt indkaldt flg.: Udenrigs- og Finansminister, Ministrene for Indien, Dominions og Kolonierne, Krigs-, Marine- og Luftministrene, de 3 Forsvarsgrenes Chefer o. e. a. Særlige Ministre og Repræsentanter for Dominions indkaldes efter Omstændighederne . . .

C. I. D. arbejder hovedsagelig gennem Udvalg og Underudvalg. I 1933 afholdtes saaledes ialt 190 Møder; knyttet til Raadet var s. A. ialt 405 Personer, . . .

Hensigten med Udvalgs-Systemet er at bringe Forsvarsgrenene og de civile Ministerier og Departementer i indbyrdes Forbindelse for at dække alle Omsaeder, hvor Samarbejde er nødvendigt ved overensstemmende Planer el. Handlinger, men uden at sammenblende de forskellige Myndigheders respektive Ansvar.

Udvalgs-Systemets Princip forstaas af udenforstaaende lettest ved en Klarlægning af de 3 Forsvarsgrenes øverste Organisation. Hver Forsvarsgren ledes af en politisk Minister i Spidsen for et Ministerium, Stab el. Raad (department, board, council), og C. I. D. — under Førsteministerens Ledelse — svarer organisatorisk hertil. Hver Forsvarsgren har:

- 1) »a First Member of the Board» (f. Eks. First Sea-Lord), hvis Tjenestoomraade er Forsvarspolitik, Strategi, Taktik, Uddannelse; disse Repræsentanter for Værnene er sideordnede, samarbejder og indgaar i C. I. D. i Stabsudvalget (»Committee of Chiefs of Staff»),
- 2) »a Second Member of the Board», hvis Tjenestoomraade er Personel; disse Repræsentanter for Værnene indgaar i C. I. D. i Personeludvalget (»Man-Power Committee»), samt

- 3) et el. flere Medlemmer, hvis Tjenesteomraade er Forsyninger og Transporter; disse Repræsentanter for Værnene indgaar i C. I. D. i Forsyningsudvalget («Principal Supply Officers Committee»).

Hvert af disse 3 Hovedudvalg har et Antal Underudvalg, der samarbejder og planlægger vedr. Detailler. . .

Førsteministeren er Formand for Stabsudvalget. . . Formandskabet i Personel- og Forsyningsudvalgene indehaves af Kabinetministre, og i Udvalgene er en Række af de interesserede Ministerier og Departementer repræsenteret. Gennem disse Udvalg søger man at undgaa Gentagelse af de skæbnesvangre Fejlgreb fra Verdenskrigen.

Foruden de nævnte 3 Hovedudvalg er der et Antal andre Udvalg, der arbejder med Spørgsmaal vedr. Hjemme-Forsvar, Koloni-Forsvar o. l., den nære og fjærne Orient, Forbindelseslinjer, Luftforsvar, Censur. . .

I nær Forbindelse med C. I. D. og under direkte Tilsyn af dettes Stabsudvalg, undtagen hvad angaar administrative Spørgsmaal, virker «The Imperial Defence College» (I. D. C.)¹⁾. Her uddannes Stabsofficerer fra de 3 Værn, saavel som Officerer fra Indien og Dominions og særlige, civile Tjenestemænd fra Verdensriget til Samarbejde og højere Stabatjeneste. . .

Hvert Aar udarbejdes i Stabsudvalget — bl. n. baseret paa Samarbejde med Udenrigsministeriet m. fl. — Indberetning om Rigets forsvarspolitiske Stilling. . . Indberetningen oversendes kommenteret af C. I. D. til Kabinettet, hvorpaa de aarlige Budgetforslag for Værnene udarbejdes paa Basis af Kabinettets partipolitiske Retningslinje. Endelig gennemgaaes Budgetforslagene af Finansministeriet med Henblik paa den alm. finansielle Situation inden Oversendelsen til Parlamentsbehandling . . .

Luftministeren konkluderede i flg. Karakteristik af C. I. D.:

«This system is well-suited to the British Constitution. It maintains the authority of the Cabinet and Parliament, and the responsibility of Ministers and their Departments²⁾, while it ensures that, both in policy and in detail, their plans and preparations are concerted.

It is a progressive system, ensuring that the whole situa-

¹⁾ Chefsstillingen (Commandant, I. D. C.) indehaves ved regelmæssig Turnus af Officerer fra henhv. Hær, Flaade og Luftvaaben (p. T. af Viceadmiral Preston).

²⁾ Jfr. flg. Tilslutning hertil i en Artikel «Co-ordination-not Amalgamation» i N. M. R. 2/4 31: «But co-ordination does not mean amalgamation any more than interdependence involves the abrogation of independence».

tion is continuously under review, and that all new factors are taken into consideration.

It associates Civilian Departments of Government and outside experts with the work of defensive preparation . . .

This system provides for the education of a Staff in higher functions. Above all, it is at the present time achieving one of the essential bases of any Defensive System: the proper coordination¹⁾ of the activities of all the Departments concerned.

Prøver, Forsøg.

Som et Led i tidligere omtalte Bestræbelser (jfr. T. f. S. 1934. S. 208) fra Admiralitetets Side for at udnytte Olie m. v. fra Kul foretages p. T. ved Forsøgsstationen i Gosport (U-B. Station) en Række Prøver med et Dieselolieprodukt (fra Yorkshire-Kul) til Anvendelse i U-B. Maskinerier.

Italien. *Nybygning.*

U-Baade og U-Baadsjagere. Foruden Nybygning af to store søgaaende Typer U-baade: Ocean-Typen (f. Ex. *«Pietro»*: $\frac{1833}{1965}$ ts., $\frac{17}{8,7}$ Knob, 6 Stk. 53,3 cm T-rør) og Middelhavs-Typen (f. Ex. *«Torricelli»*: Stabelfløb Maj 1934, $\frac{880}{1231}$ ts., $\frac{17,5}{8,5}$ Knob, 6 Stk. 53,3 cm T-rør), er nu paabegyndt Bygning af en Type U-Baadsjagere, foreløbig repræsenteret ved *«Albatros»*, for hvilken flg. Data opgives: Stabelfløb Maj 1934, 348 ts., L. = 70 m, B. = 7 m; Dieselmotoranlæg m. H. K. = 4000, Fart 25 Knob; 2 Stk. 10 cm K., 2 Stk. T-rør (sml. fransk Type T. f. S. 1933. S. 240, svensk Type T. f. S. 1933. S. 326, japansk Type T. f. S. 1934. S. 362).

Slagskibe. Som et bemærkelsesværdigt Indlæg i Diskussionen om et af Tidens sømilitære Problemer: Slagskibe etc. lettere Skibsmateriel (bemærkelsesværdigt ogsaa paa Baggrund af Italiens kraftige Fremhævelse af Luftvaabnets Overlegenhed overfor det svære Skibsmateriel) forelagde Marineministeren (M. Mussolini) sidst i Maj Beslutningen om italiensk Nybygning af Slagskibe. Beslutningen bør dog utvivlsomt tillige ses som et Led i den alm. internationale Flaadepolitik: dels som et Svar paa den franske *«Dunkerque»*-Type, dels som en af Forberedelserne til den kommende Londonflaadekonference.

Forelæggelsen ledsagedes af bl. a. flg. Bemærkninger: . . . Vi har efter Washingtontraktaten Ret til at nybygge 70,000 ts. Slagskibs-

¹ Se Note 2 S. 360.

materiel; vi vil udnytte denne Ret. Det vil koste os ca. 1 Milliard Lire, fordelt over Aarene 1934—40 . . . skønt overtødet om, at Slagskibstypen er den eneste, der kan danne Kærnen i en Flaade, har Italien hidtil afholdt sig fra at bygge Slagskibe for ikke at hindre mulige Resultater af Flaade- og Afrustningskonferencer. Men i Konsekvens af den Situation, der er skabt i den seneste Tid som Følge af store og smaa Staters Flaadebygningspolitik, har den italienske Regering nu anset det for opportunt at give sin Flaade den rette organiske Sammensætning som maa synes uundgaaelig, naar almindelige, internationale Bestemmelser mangler om kvalitativ Rustningsbegrænsning

(Om tidligere italienske Synspunkter overfor Slagskibstypen, jfr. T. f. S. 1933. S. 279).

Japan.

Nybygning.

U-Baade. Efter en Række vellykkede Prøver med en Forsøgsbaad synes fremstillet en ny, diminutiv U-Baadstype, karakteriseret ved flg. Data: 12 ts., L. = 8,8 m, B. = 2,3 m, elektrisk Fremdrift (50 Stk. Akkumulatorceller), neddykket Fart 3,3 Knob, Dykkedybde 50 m., Besætning 4 Mand, Armering 1 Stk. Torpedo, 1 M. G. Typen er formentlig beregnet til Løsning af særlige Opgaver. Det nybyggede U-Baads Moderskib *•Taigei•* (særdig 1934, 10,000 ts., 4 Stk. 12,7 cm A. L. K., 20 Knob, 3 Luftf.) opgives at være indrettet til at medføre et Antal af disse Baade.

Til Sammenligning m. Henblik p. Typens Størrelsesorden anføres: Finsk U-Baad *•Saukko•*, Stabelfløb 1930, $\frac{99}{125}$ ts., 2-45 cm T-rør, 1 M. G., 9 Miner.

Torpedobaade. Tidligere er omtalt en mindre Torpedobaadstype (T. f. S. 1934 S. 136 *•Manuzuru•*, *•Tschidori•*), der kvalitativt og kvantitativt ikke berøres af London-Traktaten (t. < 600 ts.), og hvis Formaal bl. a. synes at være U-Baadsjagt o. l. Typen, hvis Armering i Forhold til Tonnagen er usædvanlig kraftig (ca. 525 ts., 3 Stk. 12,7 cm K., 3 T-rør), og hvis Bredde-Længde Forhold (1:11) er bemærkelsesværdigt (sml.: tysk *•S 139•* — 660 ts. — 1:9; dansk *•Glenten•* — 285 ts. — 1:10; italiensk *•Casino•* — 635 ts. — 1:10; norsk *•Draug•* — 540 ts. — 1:9,6), synes imidlertid at være en Fejlkonstruktion. 1 Marts forliste (kæntrede) en Baad af denne Type *•Tomozuru•* i haardt Vejr, og som Aarsag til Ulykken opgaves officielt, at Typen var fejlkonstrueret.

U. S. A.

Flaadefordeling, Manøvrer.

Den tidligere omtalte Forlægning af den amerikanske Flaades Hovedstyrke (jfr. T. f. S. 1934 S. 210) fandt Sted i April—Maj.

Under Forlægningen — langs Kaliforniens Kyst og navnlig omkring Panama-Kanalen — udførtes meget omfattende Flaademanøvrer med Deltagelse af 11 Slagskibe, 9 20 cm Krydsere, 8 15 cm Krydsere, 45 Jagere, 12 U-B, 3 Hangarskibe, 350 Luftfartøjer, Luftskibet *«Macon»* m. m.

Manøvrerne synes udført i 2 Hovedafsnit:

a) Et Angreb med meget betydelige Flaadestyrker mod Kanalens vestlige Indgang (Panama), der hovedsagelig forsvaredes af Hærstyrker, Kystartilleri og landbaserede Luftstyrker. Efter Øvelsen søgtes et Udtryk for Kanalens Ydeevne. Ca 110 Enheder synes at have passeret fra Stillehavskysten til Karaibiske Hav i Løbet af 36 Timer. En Passage i Løbet af 24 Timer synes at have været tilsløset.

b) En 5 Dages kombineret Øvelse i Karaibiske Hav, hvis Formaal synes at have været Sæmmenspillet mellem Flaadestyrker og Luftstyrker.

Blaa Styrke, baseret paa Kanalomraadet østlige Udgang (Colon) var overlegen i Luftstyrke med ialt 230 Luftfartøjer (heraf 125 baseret paa Hangarskibene *«Langley»* og *«Saratoga»*).

Graa Styrke, baseret paa midlertidige Baser paa Øerne i Karaibiske Hav, havde 125 Luftfartøjer (heraf 80 baseret paa Hangarskibet *«Lexington»*). Luftskibet *«Macon»* (forsynet med 4 Luftfartøjer) synes at have være baseret paa Guantanamo (i østlige Del af Cuba). Afstand Panama—Cuba ca. 1300 km.

Af de ret spredte Pressereferater om Øvelsens Forløb synes det at fremgaa, at blaat Hangarskib *«Saratoga»* blev ødelagt ved graa Bombeangreb allerede 1. Øvelsesdag, og at flere blaa Slagskibe og Krydsere sænkedes ved Angreb af graa U-Baade og Luftstyrker, medens det graa Hangarskib *«Lexington»* blev sænket efter Kamp med blaa Slagskibe.

Blandt de graa Luftangreb fremhæves særlig en Række vellykkede Styrteflugts-Bombeangreb, der sættes overraskende ind mod blaa Slagskibe fra 3000 m Højde. Kunstig Taage(?) angives at være anvendt i Forbindelse med disse Angreb.

Iøvrigt fremhæves en Del vellykkede Torpedojagerangreb med et stort Antal Torpedotræffere mod større Overflade-Enheder.

Af Pressereferater om Øvelsens Erfaringer m. H. t. Spørgsmaalet Luftmateriel ctr. Skibsmateriel skal anføres enkelte af de mest

autoritative Udtalelser (citeret efter Karlskr. Tidn. ²⁸/₆ d. A.) Admiral Standley (Chief of Naval Operations) udtalte bl. a.: "... der er ikke Tale om, at vi ikke gør Fremskridt i Anvendelse af Luftmateriel som en Gren af Flaadens Virksomhed. Luftvaabnet er en integrerende Del af Flaaden ... Man kan ikke unddrage Flaadens Ledelse af det maritime Luftvaaben uden derved at ødelægge Flaadens Effektivitet, thi Luftfartøjet er nøje sammenhørende med enhver af Flaadens Skibstyper ... Af Øvelsen fremgaar fremdeles den Lære, at naar man staar foran Slutkampen, paahviler den endelige Afgørelse Slagskibsstyrken ..."

Flaadechefen, Admiral Sellers, udtalte bl. a.: "... at Flaadens Slagskibe kan afgive en samlet Bredsidesalve paa 566 Skud ... Hvormange Luftfartøjer udkræves for at kaste en hertil svarende Vægt af eksplosivt Stof over et Maal? ... og efter at disse har gjort det, maa de returnere for at hente ny Bombelast ..."

Flaadechefen, der under Øvelsen var Kampdommer, tillægges andetsteds den Udtalelse, at 25% af de under Øvelsen nedkæmpede Skibe ansaas for at være ødelagt ved Angreb fra Luften.

Sverige.

Flyvevæsen.

Af det svenske Flyvevæsens Aarsrapport, afgivet for 1933 af den nys afgaaede Chef, General Virgin, meddeles følgende efter Referat i svensk Presse:

1. Personellets Faatallighed fremhæves.
2. Angaaende Materiellet nævnes, at samtlige Rekognosceringsluftfartøjer i Aarets Løb er blevet udstyret med Blindflyvningsinstrumenter.
3. Vedrørende Øvelser og Uddannelse fremhæves, at Baseringsforhold har været underkastet omfattende Undersøgelser bl. a. ved en Øvelse i Uppland med Deltagelse af Officerspersonel fra de andre Værn. Det beklages, at større Luftøvelser med Formaal at undersøge Optræden af større Luftstyrker ved Løsning af specielle Luftopgaver ikke har kunnet udføres paa Grund af Midlernes Utilstrækkelighed, og fordi Flyveuddannelsen for nyt Personel ved Skoler og Kursus maa udføres paa Bekostning af allerede uddannet Flyvepersonels Flyvetid. Det oplyses saaledes, at af ialt ca. 20 000 Flyvetimer i 1933 har: 40% været anvendt ved Flyveskoler, Kursus o. l., 18% ved de med Flaaden samarbejdende Luftstyrker (*F. II*), 18 + 8% ved de med Hæren samarbejdende Luftstyrker (*F. III og IV*) og kun 12% ved de til den øverste Krigsledelses Raadighed staaende Luftstyrker (*F. I*).

Rapporten fremhæver, at navnlig store Vanskeligheder frembyder sig ved at stille Luftmateriel til Raadighed for Fællesøvelser med Flaaden.

Nybygning.

I Juni vedtoges i Rigsdagen en samlet Bevilling til Flyvevæsen, Flaade og Hær paa 10 Mill. Kr. til Materielfornyelse og -anskaffelse (Nybygning), fordelt saaledes:

Flyvevæsen 4 Mill. Kr., Flaade 4,7 Mill. Kr. og Hær 1,3 Mill. Kr.

De af de resp. Myndigheder foreslaaede Beløb var henhv. 8, 17,5 og 15 Mill. Kr. (o: ialt ca. 40 Mill. Kr.).

For Flyvevæsenets Vedk. betyder Bevillingen tillige, at Forslaget om Anskaffelse af Bombemateriel, motiveret med Anvendelse til offensive Formaal, er tilsidesat til Fordel for Anskaffelse af udelukkende Jager- og Rekognosceringsmateriel til ren defensiv Anvendelse (o... Riksdagens forvandling av de begärda bombplanen till jakt- och spaningsplan hedrar knappast den höga församlingens verklighetssinne... , Karlskrona Tidning ^{14/6}).

For Flaadens Vedk. betyder Bevillingen stort set, at de hidtil paabegyndte Erstatningsnybygninger fortsættes (o... att stabelsatta fartyg utan dröjsmål måste färdigställas... , Jfr. løvrigt T. f. S. 1933 S. 326, 524, 1934 S. 45), at Panserskibet *•Drottning Victoria•* forsynes med Oliefyringeanlæg, at Minekrydseren *•Clas Fleming•* (1912, 1480 ts., 20 Knob, 4 Stk. 12 cm K.) moderniseres, men at der endnu mangler Bevilling af Midler til fig. Skibsmateriel, hvis Tilstedeværelse er forudsat i den af Rigsdagen engang vedtagne 2. Del af 1927 Aars Flaadeplan (Perioden 1933/34—1937/38), nemlig: 1 Panserskib (Erstatning for *•Oscar II•*), 2 U-Baade, 4 Vedetbaade, og at en Del andre tidligere fremsatte Mangler ikke afhjælpes, bl. a.: Opførelse af Olietanke (³/₄ Mill. Kr.) Modernisering af *•Sverige•*-Klassens Ammunition (0,1 Mill. Kr.) m. v.

Det bør dog utvivlsomt fremhæves at der i Sverige for Tiden — tildels ved de medio 1933 bevilligede særlige Midler til Udførelse af Erstatningsbygning som Nødhjælpsarbejder — er fig. Materiel under Bygning, Færdiggørelse eller paa Prøvetogt: 1 Hangarkrydser, 2 Jagere, 4 U-Baade og 4 Vedetbaade.

Minevæsen.

Udfra det Synspunkt at man allerede i Fredstid maa forbedre Aptering, Udrustning og Uddannelse af adskilligt Hjælpema-

teriel til Brug for Flaaden under Krig, har man i Sverige paatænkt Indkøb af 2 Fartøjer (som Mønsterbaade), egnet til Minestrygning og U-Baadsjagt indenfor viste Kystomraader. Trawlere og større Bugserbaade har været paa Tale, men nu synes særlig Opmærksomheden at være henvendt paa Indkøb af de p. t. ret billige norske Hvalfangstbaade. (Karl. T. 14/4).

Manøvrer.

I Dagene 16.—19. Juli skal afholdes en saakaldt »mindre krigsøvelse» ved den svenske Kattegats- og Skagerak-Kyst. Øvelsens Formaal skal være Indøvelse af krigsorganiseret Ledelse af Vestkystens Marinedistrikt, samt Angreb paa og Beskyttelse af Søhandel m. m. i Kattegat og Skagerak.

I Øvelsen skal foruden den udrustede Kystflaade deltage det nævnte Distrikt, der i den Anledning træder i Virksomhed, samt Kystsignalvæsen og frivillige Motorbaade m. m. (Sv. D. 17/5).

»Blockade im Weltkrieg« 1930—32 og »Reform- vorschläge zum Seekriegsrecht« 1933 af Dr. Peter Albert Martini.

(Henholdsvis 36. og 39. Hæfte af det tyske Værk »Völkerrechtsfragen«, udgivet af Max Wenzel, Berlin og Bonn).

(Fortsat).

Ved Orlogskaptajn cand. jur. Rohbeck.

Reformforslag til Søkrigsretten¹⁾.

Forf. opstiller som Indledning det principielle Spørgsmaal: Hvad kan det nytte? eftersom mange — navnlig Lægfolk — med forunderlig stor Sikkerhed hævder, at søkrigsretlige Regler egentlig er uden Zweck, under Henvisning til, at de Krigsførende dog mestendels gør, hvad der passer dem, hvilket ogsaa skulde fremgaa af Verdenskrigen, hvor saa godt som ingen af de for Søkrigen gældende Regler blev overholdt.

Det fastslaaes først, at Folkeret er egentlig Ret, og at Undersøgelsen derfor indskrænkes til den politiske Side af Problemerne: Chancen for Gennemførelsen af en ny Søkrigsret.

Der opstilles tre politiske Konstellationer.

1. Alle Stormagter i Krig, kun enkelte svage Stater er neutrale (Verdenskrigen).

2. Kun Smaastater fører Krig, Stormagterne neutrale.

3. Blandt de Neutrale findes én eller flere Stormagter.

ad 1. Her har selv den bedste Nyordning kun ringe Udsigt til Resultat — i hvert Fald i Relation til neutrale — selvom Nyordningen kun indeholdt faa Skranker. Verdenskrigens Overgreb (Kirkwall-Praksis, uvarslet Sænk-

¹⁾ En lille Afhandling paa 32 Sider, udgivet 1933 som 39. Hæfte af »Völkerrechtsfragen«. Reformforslaget er, som Forf. anfører i en Note, en Forløber for den i Forordet til hans Blokadeafhandling i Udsigt stillede »Ein neues Prisenrecht«, fordi han allerede nu gerne vil have disse Reformforslag sat under Debat.

ning af Handelsskibe, Kontrollører i neutrale Lande, Black-lister o. s. v.) vil blive gentaget rimeligvis i forøget og skærpet Form (bl. a. paa Grund af Flyvemaskinernes Anvendelse ved Handelskrig). Krigen vil kun blive ført ud fra militære, tekniske og handelsmæssige Formaal med alle deraf flydende katastrofale Konsekvenser for de Neutrale.

ad 2. I denne Situation vil der næppe blive Brug for en ny Søkrigsret — maaske overhovedet ikke for nogen. Paris- og Londonerdeklarationerne vil igen komme højt i Ære. Stormagterne vil fremdrage de ældste og mest støvede Søkrigsregler, Prisedomstolsafgørelser, der blot har den mindste Interesse for de neutrale Stormagter, og vé den, der ikke anser disse Antikviteter som Civilisationens højeste Goder. Grækenland og Tyrkiet i indbyrdes Krig skulde blot vove at spærre (endog kun Middelhavet) efter Verdenskrigens Praksis o. s. v.

Selv i en Krig, hvor der kun paa den ene Side staar en svag Magt, vilde denne ikke turde vove sig længere end P. D. 1856 og L. D. 1909, om overhovedet saa langt¹). I en Krig mellem Tyrkiet og Italien vilde næppe i Praksis Paris, London og Berlin finde sig i Kontrolinstitutioner til Undersøgelse af, hvorvidt Importen virkelig blev forbrugt i de paagældende Lande el. eventuelt reeksporteret til Italien. Tror man, at Grækenlands Ødelæggelse af engelske Handelsskibe ved Hjælp af Torpedoer el. Luftbomber vilde blive akcepteret under Synspunktet »Nødvendighed« eller Repressalie.

ad 3. Kun i denne Kombination synes en Nyordning at have nogen Udsigt — til Gengæld er denne Kombination den sandsynligste. Her vil man kunne op-

¹) Derfor er ogsaa — som jeg ofte har paapeget — Studiet af Folkeret for danske Søofficerer af langt større Betydning end for en Stormagts Officerer. I Danmark maa man i sine Overvejelser og Ordre tage vidtgaaende Hensyn til Folkeretten, ja i Virkeligheden være inde i de forskellige Landes (Stormagters) varierende Folkeretsopfattelser, saavel de videnskabelige Autoriteters som betydende Statsmænds Synspunkter og Statspraksis.

naa et Kompromis, og dette Kompromis udgør da netop Søretten med Udsigt til at blive overholdt, og denne Søret bør konstrueres, før Konflikten opstaar.

Man kan ikke frakende Forf. en aabenhjærtig, næsten barsk Realitetssans; ingen uden for forblindede Pacifisters Kreds vil vist for Alvor bestride Sandsynligheden af de fremstillede Situationer.

Imidlertid kan jeg ikke helt tiltræde den af Forf. som nødvendig dragne Konsekvens.

Vil man hævde, at Folkeret er Ret, forekommer det mig at være forkert at opstille forskellige Regler i de tre Situationer. Reglerne bør principielt være ens.¹⁾ Ogsaa i det daglige Liv og i Staternes indre Forhold giver man Love, som ikke kan dække alle Tilfælde, og som ikke altid kan gennemføres konsekvent eensartet, og som man maa regne med vil blive brudt i Nødstilfælde, eller hvor Agt har Magt. Mord- og Tyveristraffe hindrer ikke disse Forbrydelser; Regeringen overtræder Gang paa Gang (aabent og frejdigt erkendt af Ministrene selv) Grundloven. Man erkender fra alle Sider, at en Nødsituation maa kunne berettige en midlertidig Ophævelse af den grundlovsmæssigt sikrede Trykke-, Forenings- og Forsamlingsfrihed — og man vil sikkert ikke derfor opheve Lovene eller paa Forhaand legalisere de ved disse Love forbudte og strafbare Handlinger. Selvf. bør man ikke gaa rundt med Skyklapper paa og tro, at en Traktat eller Konvention om Forholdet yder absolut Sikkerhed — dertil frembyder Historien for mange grelle Eksempler —

¹⁾ Man kan heller ikke se bort fra det overordentlig betydningsfulde Moment, der ligger i „a just cause“, hvilken i mange Tilfælde vil være identisk med Paaberaabelse af en Retsregel (Retfærdighed) eller Beskyldning mod Modstanderen for Retsbrud. En af Grundene til det voldsomme Had mod „der perfide Albion“ var jo netop den engelske Presses Evne og Held til at omgive Englands Handlinger med Retfærdighedens Straalegorie samtidig med at tillægge Tyskland de groveste Brud paa Folkerettens og Humanitetens Love (Lousitania, Edith Cavell, Fryatt o. s. v., o. s. v.).

men man kan paa den anden Side ikke benægte, at mere universelle Traktater har vist deres store Betydning i Praxis. At mange Traktater ikke har kunnet modstaa Verdenskrigens voldsomme og langvarige Pres, kan ikke forbavse. Og her er netop et af de Punkter, hvor efter min Mening Forf. har udeladt et vigtigt Moment: Krigens Langvarighed.

Selv den omfattende og med megen gensidig Biterthed førte Verdenskrig viser paa mange Omraader Traktaternes (selv de tilsidst tilsidesattes) Betydning, ja endog de formelt ufuldkomne (L. D. 1909 som ikke ratificeret) besad en ikke ringe Evne til i Begyndelsen at virke hindrende eller dog hæmmende. Naar man ogsaa i Fremtiden kan regne med denne regulerende Virkning, er det ikke ud fra den Betragtning at Stormagterne skulde føle sig bundne af Folkeretten, hertil er Egoismen for stor, men den samme Egoisme virker samtidigt som Regulator. Det eneste faste Grundlag i denne Verden er: Egoismen (og dens Afledninger som Frygt o. l.). Det gamle (religiøse) Ord: »Vær mod din Næste o. s. v.« er saavist ikke Udtryk for etisk Næstekærlighed, men snarere for den krasseste Egoisme (i Dag mig, i Morgen Dig).

Endvidere forekommer det mig, at Formaalet med disse Regler snarere maa være at imødegaa eventuelle Krigsførendes uciviliserede og uværdige Krav end at forme sig efter dem¹).

Forf. kritiserer Pag. 9 med Rette de efter Krigen fremkomne officielle Reformforslag som kun værende

¹) For den, der med fremtidig Kodifikation af Søkrigsreglerne for Øje, har Interesse i Betragtninger herover, kan henvises til en let læselig Artikkel af Cohn i Jur. Tidsskrift 1924 Pag. 41 ff. (i det følgende citeret som „Cohn“), hvor forskelligt Krav til de grundlæggende Synspunkter i Tilfælde af Nydannelser paa Krigsreglernes Omraade er fremsat, omend med større Hensyntagen til den Rolle, Folkeforbundspagten bør spille, end foreneligt med Folkeforbundets i de senere Aar stærkt kompromitterede Prestige.

nye Udbygninger paa et i Nutiden faldefærdigt Hus: det gamle Neutralitetsinstitut — og fremsætter i Forbindelse hermed Hovedlinierne i sine egne Reformforslag.

- a. Søkrigsretten maa være tilpasset efter den moderne Tids Teknik (saaledes tillader Anvendelse af U-baade og Luftfartøjer ikke det gamle Krav om Overtagelse af Passagerer og Mandskab inden Sænkningen), ligesom Kontrollen fra Skrivebordsstolen overflødiggor den gamle Visitationspligt inden Sænkning eller Opbringelse). Pag. 10. »Gänzlich verfehlt jedoch ist es, gegen neue Waffen mit völkerrechtlichen Verboten ankämpfen zu wollen. Brauchbare Waffen werden gebraucht, ob man sie verbietet oder nicht. Brauchbare Waffen haben die Tendenz in sich, angewendet zu werden. Wenn sich das U-Boot, das Flugzeug, die Mine, das Kampfgas auch in Zukunft bewähren, sind alle Bemühungen, ihren Gebrauch durch Rechtsregeln einzuschränken, verschwendet. Diesbezügliche Verträge sind das Papier nicht wert, worauf sie geschrieben werden.

Denne Anskuelse er dog vist for pessimistisk. Eet er at forbyde visse Vaaben, et andet er at regulere disses Brug; der findes jo talrige Eksempler paa, at en saadan Regulering har haft Betydning (f. Ex. p. Gr. a. den offentlige Mening).

- b) Søkrigsretten maa svare til moderne »Wirtschaft«¹⁾, som Eks. nævnes: Nutidens Jernbaner, Handelens Organisation o. s. v.
- c. Distinktionen mellem Kombattanter og Nonkombattanter kan ikke mere opretholdes — hvor ønskeligt det end var.

Paa den anden Side bør Distinktionen mellem Krigsførende og Neutrale trækkes skarpere op. De

¹⁾ Ordet kan i denne Sammenhæng næppe oversættes med et enkelt dansk Udtryk.

Neutrale er jo ikke i Krig, selvom det under Verdenskrigen ofte saa ud, som om Krigen blev ført mod de Neutrale. Men ved Betragtninger over en ny Søkrigsret, bør paa ingen Maade de Neutrales Interesser forsømmes¹⁾.

Forf.s ledende Synspunkt (man erindre, at han kun vil regulere i Situation 3: at overhovedet en Stormagt forbliver neutral) er:

En Regulering af Kampen mellem de Krigsførende indbyrdes tør der ikke tillægges for stor Betydning — derimod er det baade paa-trængende nødvendigt og tillige muligt at yde de Neutrale en passende (?) retlig Beskyttelse²⁾.

II.

Den nye Løsning.

A. Søbytteretten.

Den nye Lovgivning for Søbytteret hviler paa Skibets — ikke Ladningens — Egenskab som fjendtligt eller neutralt med Benyttelse af Domicilprincippet³⁾.

¹⁾ Det maa siges at være lidt for spagfærdigt og beskedent udtrykt.

²⁾ De primære Problemer nævnes som: Bevæbning af Handelsskibe. Falsk Flagføring (U-baadsvælder). Sænkning af neutrale Skibe med deraf følgende Tab af Menneskeliv. Umuligheden af at overtage Mandskab og Passagerer. Vanskeligheden ved en Blokade i gammeldags Forstand og dennes Utilstrækkelighed. Neutrales Stilling over for Kirkwall-Praksis og Kontrollen fra Kontorstolen. Enhedsrejsens Byrde for Neutrale. Vanskelighederne ved at skelne mellem Kontrebandearterne, ved at fastslaa Ladningens sande Karakter, ved forskellig Behandling af neutral og fjendtlig Ladning. Luftfartøjers Benyttelse til Krigsførelse mod Handelsskibe.

³⁾ I Modsætning til Nationalitetsprincippet 2: Retten til at fore et bestemt Lands Flag, se L. D. § 57: „ . . . bestemmes et Skibs neutrale eller fjendtlige Egenskab af det Flag, som det er

Det bevæbnede Handelsskib

er en juridisk set fuldkommen umulig Bastard, som man imidlertid under H. t. Englands og U. S. A.s Fastholden desværre stadig maa regne med, uden Haab om deres Afskaffelse i Fremtiden, p. Gr. af deres Effektivitet over for den moderne Tekniks »Krydserkrig« (Flyvere, U-baade og Hjelpekrydsere). For at undgaa Verdenskrigens hermed følgende Konsekvenser (Spærrezone, uvarslet Nedskydning af neutrale Skibe o. s. v.) foreslaas:

Alle Krigsførendes Handelsskibe er i Tvivlstilfælde — med Undtagelse af enkelte særligt kendelige Skibe — at anse som Krigsskibe og kan behandles som saadanne (d: sænkes uden Varsel, og uden at Mandskab og Passagerer tages om Bord)¹).

Forf. erkender, at Reglen kan synes haard, men i Sammenligning med Luftbombardement o. s. v., i Betragtning af Faren fra U-baade og Luftfartøjer, samt at man jo ikke er forpligtet at lade sig selv eller sit Gods transportere med disse Quasi-Krigsskibe, er Reglen ikke urimelig. Som

berettiget til at fore . . . ” Atter her møder vi Forskellen mellem den kontinentale Opfattelse (Nationalitets-) i Modsætning til den anglo-amerikanske Opfattelse (Domicilprincippet), hvilket ogsaa skabte megen Vanskelighed under Verdenskrigen. Engl. krævede, at samtlige Ejere af Skibet skulde være neutrale (hvilket kan være ugørligt ved Aktieselskaber). Da Tyskerne efterhaanden udformede deres Aktieselskabers Bestyrelser (Bestyrelsens Nationalitet eller Domicil er jo afgørende for Selskabets, Skibets Nationalitet) paa den Maade, at de enten havde f. Eks. engelsk Statsborgerret eller boede i England (eller en neutral Stat) eller begge Dele, skønt disse „Bestyrelsesmedlemmer“ ofte kun ejede en Aktie (hvad et Bestyrelsesmedlem skal) paa en halv til nogle faa Shillings i Aktieselskaber med mange Millioner som Aktiekapital, forlod de Allierede i Krigens senere Faser begge Principper d. v. s. saa bort fra de formelle Kriterier, som erfaringsmæssigt viste sig let omgaaelige, og undersøgte i hvert enkelt Tilfælde, hvorledes det virkelige Ejendomsforhold egentlig var.

¹) Om Midlet til at afgøre Skibets Neutralitet, se nedenfor S. 374.

Konsekvens heraf er neutrale Varer paa et fjendtligt Skib ikke mere »frit Gods«.

Neutrale Skibe har normalt ikke fjendtlig Karakter — bortset fra visse Tilfælde, se nedenfor S. 375 ff. — og kan ikke opbringes eller sænkes uden Varsel¹⁾.

Fælder.

Disse faar ikke mere Betydning, da der ikke længere bestaar nogen Pligt til at anholde og visitere et fjendtligt Skib.

Hvorledes skal man da skelne fjendtlige fra neutrale Skibe?

Da Flaget — som ofte set under Verdenskrigen — let kan skiftes, maa man opgive det som Legitimation og anvende andre, mindre let foranderlige Midler. De Neutrale skal male Skibet (hele Skibssiden og a. H. t. Flyvere ogsaa hele Dækket) med Striber i de nationale Farver a: man gør hele Skibet til en Slags Flag under skarp Kontrol fra de Krigsførendes og Neutrales Side og belægger Misbrug med haarde Straffe (stiller Misbrug lig med Søøveri med deraf flydende Konsekvenser). A. H. t. disse Forholdsreglers Gennemførelse maa der ved Krigens Udbrud gives en vis Frist (Indult)²⁾.

B. Kontrabande- og Blokaderet.

1. Kontrabanderetten.

Forf. søger Kontrabandeinstituttets Berettigelse — da der jo ikke er Krig mod de Neutrale — i den Op-

¹⁾ Man savner her en Omtale af Handelsluftskibes Stilling.

²⁾ Jvf. den af England i 1926 opsagte Haagerkonv. Nr. VI om Frist for Handelsskibe, der er uvidende om Krigens Udbrud, ligesom Blokadereglernes Frist L. D. §§ 9 og 16. Haagerkonventionens Paabud om Tilstaaelse af Udløbsfrist var dog kun fakultatív, ikke obligatorisk.

fattelse, at den Neutrale, naar han¹⁾ understøtter en Krigsførende med Tilførsler, ikke mere er helt neutral, og hermed skulde ogsaa Begrænsningen m. H. t. Konfiskation af Kontrabande være givet. Hvorfor skulde den blotte Fortsættelse af normal Fredshandel pludselig blive neutralitetsstridig — snarere vilde et Ophør være en Hjælp til Modparten. Kun hvor Kvantiteten eller Kvaliteten i væsentlig Grad overstiger den normale Handel i Fredstid, kan det betragtes som Hjælp. Distinktionen mellem absolut, relativ Kontrebande og Frilisten (Non-Kontrebande) er uholdbar — thi hvad kan ikke bruges? — og i den Grad kompliceret „dass man, wenn es so weiter geht, die Priesenoffiziere künftighin aus der Warenhauslaufbahn entnehmen muss, wenn sie nur einige Branchenkenntnisse aufweisen sollen“²⁾.

Derfor: Bort med det gamle System.

Det nye System skelner mellem legitim og illegitim Handel. Den første omfatter det normale Fredsforbrug (specialiseret efter Varegrupper) samt det Merkvantum i Handlen mellem de Neutrale indbyrdes, der bevisligt hidrører fra Forøgelsen i den Neutrales eget Behov eller fra Forøgelsen i Handel med andre Neutrale³⁾. Herudenfor er Handlen illegitim. Forf. optager af prak-

¹⁾ Der er overhovedet kun Tale om neutrale Privatpersoners Handel. At Staten som saadan ikke maa være Leverandør, er alm. anerkendt Folkeret, hvilket ogsaa har faaet klart og skarpt Udtryk saavel i Haagerkonventionerne som i L. D., se ogsaa danske Love fra 1914.

²⁾ Smlgn. ogsaa den engelske Admiral Goodenough i et Foredrag efter Verdenskrigen: „De kan alle forestille Dem en Søofficers Vanskeligheder i Nordsøen eller længere nordpaa midt om Vinteren prøvende paa at afgøre et juridisk Spørgsmaal paa Broen af et lille Krigsfartøj“.

³⁾ Det er vanskeligt at se, hvorledes man kan gennemføre denne Distinktion. Udfører Danmark usædvanlig meget Smør, bliver eget Behov af Margarine større. Kan vi ikke faa Kul fra England til rimelige Priser, maa de indføres fra Polen o. s. v. „Svin er — som anført af Engl. — Majs paa fire Ben.“

tiske — men ikke af principielle Grunde — the rule of 1756¹⁾). Reglen tager intet Hensyn til, hvorvidt Ladningen er neutral eller fjendtlig, hvorved man undgaar det vanskelige Ejendoms (-overgangs-)spørgsmaal (herunder vérification du pavillon), og Reglen: Flaget dækker Ladningen (frit Skib — frit Gods) først ret gennemføres i sin Renhed.

Samme Regler gælder for Personbefordring.

Den legitime Handel — og kun denne — nyder Beskyttelse af den neutrale Skibsfarve²⁾. De Neutrale vil selv gerne bringe det Offer at oprette Kontrolorganisationer, der nu bliver deres egne — i Modsætning til Verdenskrigen, hvor det var de Krigsførende, der oprettede disse — de Krigsførendes Udsendinge bliver kun raadgivende³⁾. Den neutrale Person, der handler herimod, gør det med aabne Øjne og paa egen Risiko og kan indkalkulere Risikoen i Varens Pris. Til Sikring mod Misbrug fra den illegitime neutrale Handels Side af den neutrale Skibsfart, skulde et tilsvarende Kvantum afkortes i det legitime Handelsvolumen, hvorved den legitime Handel selv bliver interesseret i Reglernes Overholdelse.

De neutrale Krigsskibe skulde kunne udøve Visita-

¹⁾ Se S. 332, Note 1.

²⁾ Forf. indfører en Slags Pest- eller Smitte-Regel (et Princip, der ogsaa tidligere har været anvendt ved Søkrigsrettens Regler), nemlig: at hele Ladningen bliver illegitim, hvis blot en Del deraf er illegitim — dog inden for „fornuftige Grænser“ — formentlig tænker Forf. paa Grænser principielt som i L. D. § 40: „Et Skib (hvorimod det her altsaa er Ladningen), der befordrer Krigskontrebande, kan konfiskeres, saafremt Kontrebanden udgør over Halvdelen af Ladningen (enten) efter Værdi, Vægt, Omfang eller Fragt.“

³⁾ Det er svært at indse, hvorfor disse Kontrolinstitutioner skulde virke bedre end Statens Garanti under Verdenskrigen, se S. 347. Tror nogen virkelig (med Verdenskrigen in mente), at de Krigsførendes Agenter's Funktioner vil blive indskrænket til kun at være raadgivende?

tionsret paa Havet — de Krigsførendes Orlogsfartøjer kun foretage lejlighedsvis Anholdelser for at verificere Skibsfartens Retmæssighed.

2. Blokaderetten.

De Neutrale har et retligt Krav paa at opretholde deres legitime Handel (selv med de Krigsførende). Denne Ret kan indskrænkes ved, at den Krigsførende bringer et særligt Offer (se herom S. 343). Naar disse særlige Betingelser for Blokadens Retmæssighed er opfyldt (et egentligt Magtopbud; en Styrke, der virkelig er til Stede 3: at U-baade og Luftfartøjer alene ikke er nok), maa Blokadezonen blive en virkelig Farezone, hvor selv den legitime Handels Skibe kan sænkes uden Varsel.

Man vil herved ogsaa opnaa, at Blokadezonen bliver smal. Selvf. kan neutrale Kyster ikke blokeres. Rejse-teorien maa ikke anvendes.

C. Mineretten.

Forf.s Anskuelser er paa dette Omraade uden videre Interesse, da han — omend nødigt — dog acquiescerer ved den hidtidige Praksis. Hans Forbehold m. H. t. Farvande, hvor overvejende neutrale Interesser staar paa Spil, er p. Gr. a. Kriteriets fuldstændige Mangel paa blot tilnærmelsesvis faste Grænser uden praktisk Værdi¹⁾.

Til Slut

sammenfatter Forf. Resultaterne af sit Søkrigsprogram.

De Krigsførende faar et virkeligt skarpt Vaaben og samtidigt skaanes de Neutrale. Arbejdet bliver lettet for Handelskrigens Søofficerer. U-baade kan torpedere

¹⁾ Sammenlign til Overflødighed den Skæbne, Forbudet i Haagerkonv. Nr. VIII § 2 har faaet: „Det er forbudt at udlægge selvvirkende Stødmener ud for Modstanderens Kyster og Havne alene i det Øjemed at afbryde Handelsskibsfarten.“

uden Varsel, bevæbnede Handelsskibe kan angribes. Sø-officeren har nu atter klare Linier at gaa efter; Kampen i hans Indre mellem militær Ordre og Folkeretsparagrafferne bliver han sparet for o. s. v. Handelskrigens Besværligheder forlægges fra Søen til Kontoret i Land, og nu i de Neutrales Kontorer, medens i Verdenskrigen dette foregik i de Krigsførendes Kontor o: med Fortolkning og Retfærdighedens Bøjning efter den Krigsførendes Nytte¹⁾.

Hvis en Krigsførende vil afskære fuldstændigt enhver Tilførsel (se Note 1), saa gives der ham det Middel: »auf diplomatischem Wege oder durch politischen Druck die angrenzenden Neutralen zum Eingreifen in den Krieg gegen den Nachbarn zu bewegen« — thi for Politikken er der ingen Skranker, men Retten (Folkeretten, Retsreglerne) skal ikke anvendes til at levere de Krigsførende Grunde for at inddrage de Neutrale som Led i deres Krigsførelse.

Det vil være vanskeligt i Korthed at give en til Bunds gaaende Kritik og Vurdering af omstaaende Forslag. Selv blot nogenlunde fyldige Kommentarer vilde i Virkeligheden blive noget nær at udforme et selvstændigt Grundlag (paa visse Punkter endda mere) for en helt ny

¹⁾ Pag. 31 kommer dog et lille Strejf af national Indstilling til Syne: »Die Verlegung der Handelskriegsverwaltung aufs Land geschieht nach meinem Programm im Interesse der Neutralen und erst in zweiter Linie im Interesse der Kriegsführenden; sie kann also auf keinen Fall mit des englischen Kirkwall-Praxis im Weltkrieg verwechselt werden(!) Das zeigt sich auch gerade beim legitimen Handel der Neutralen mit dem Feinde über die Landgrenze, der überhaupt nicht unterbunden werden darf. Die normale Friedenseinfuhr der neutralen Anliegerstaaten über die Landgrenze kann vom Kriegsführenden rechtlich nicht „erfasst“ werden. Zum Beispiel dürfte Deutschland in einem Kriege dasjenige Quantum Lebensmittel aus einem neutralen Holland und Dänemark beziehen, das es schon im Frieden bezogen hat“. !!!

og fra Forfatterens maaske afvigende Søkrigsret. Udover de enkelte Bemærkninger til de paagældende Steder i Afhandlingen, skal jeg indskrænke mig til, at paapege visse Mangler og Vanskeligheder.

Som nævnt S. 369 er jeg imod paa disse Omraader at opstille Regler, der ikke skal gælde i alle Tilfælde (Forf.s Begrænsning til Situation 3) — herved vil nemlig Reglerne tabe deres største Betydning, ja nærmest virke modsat deres Hensigt, idet de indirekte legaliserer den af Stormagtsbrynde benyttede Fremgangsmaade, specielt Verdenskrigens, og det er jo de traurige Erfaringer herfra, der har inspireret Forf. til Revisionsforslaget. Men en Situation som 1914—18 berøres jo netop ikke heraf. Forf. underkender det Pres, der (erfaringsmæssigt) ligger i en universelt godkendt Regel, selvom den kan blive overtraadt. Krigens Langvarighed vil sikkert blive af afgørende Betydning for Reglernes Modstandskraft. Ligesom al Folkeret var en Umulighed under Romerrigets Verdensherredømme, var en objektiv søretlig Folkeret en (faktisk) Umulighed under Engl.s Supremati paa Havet. Men heri er der sket en Forandring. Engl. er ikke længere den suveræne enevældige Diktator paa Havet som tidligere, ligesom Flyveteknikken har rokket ved Engl.s Usaarbarhed, og det vil sikkert nu være lettere at faa Engl. i Tale — ja, det skulde saamænd ikke undre, om England til sin Tid selv gik i Spidsen for at afskaffe visse hidtil akcepterede Overdrivelser eller satte nye hidtil utopiske Grænser for de Krigsførendes Krigsmidler; saadanne »Kovendinger« har Engl. tidligere foretaget¹⁾.

¹⁾ a) Da Spanien og Portugal 1594 ved Pavens Bulle fik fastslaaet Verdenshavens Deling imellem sig, protesterede Engl. under Paaberaabelse af det frie Hav. Men da Engl. ved Drake's Jordomsejling havde vundet med, forsøgte Engl. at holde Holland ude og blev meget irriteret over Grotius' Skrift *mare liberum* (1609), og Kongen lod forfatte et Modskrift *mare clausum*.

Forf. nævner ikke med eet Ord Folkeforbundel (bortset fra en Note). Den Vægt, som Cohn lægger paa F. F., og som det nødvendigvis maatte gøres i 1924, og som førte til Krav om Neutralitetsreglernes Sammenarbejdelse

b) Da Engl. i de engelsk-franske Krige var svag til Søs, forlangtes, at de Neutrale skulde opretholde et udstrakt Søterritorium for at begrænse de franske Kaperes Effektivitet. Under Verdenskrigen krævede Engl. Neutralitetsterritoriet reduceret mest muligt.

c) Engl. vilde i 1907 (se S. 334) opgive Kontrebandeinstitutionen — under Verdenskrigen udvidede Engl. dette ud over alle rimelige Grænser.

d) I 1885 protesterede Engl. mod, at Ris, der dog vel kun kunde være betinget Kontrebande, sattes paa Kontrebandelisten ligesom ogsaa Protest mod Frankrigs Anvendelse af Rejseteorien. „Hs. Maj.s Regering maa straks protestere mod den Doktrin, at det tilkommer de Krigsførende at bestemme, hvad der er eller ikke er Kontrebande uden Hensyn til de Neutrales berettigede Interesser“. Som bekendt var det mod mange Englænderes Ønske, at Engl. blandede sig i Krigen 1914, da man havde tænkt selv at profitere ved Neutraliteten i en større Fastlandskrig (det er nemlig Kernen i Udtrykket: Englands splendid isolation — der mindre tænker paa den krigsmæssige, taktisk-strategiske Isolation) — et Udtryk for samme Ønske er det, naar Engl. i Nutiden trækker sig tilbage fra Kontinentets Affærer og nægter at deltage i Sanktioner og Garantitraktater, jfr. ogsaa, at efter engelsk Fortolkning paa-lægger Locarnotraktaten ikke krigersk Indblanding udover, hvad Engl. selv anser for passende. I 1914—18 satte Engl. Bomuld paa Kontrebandelisten, skønt Bomuld er Nonkontrebande og derfor ikke (lovligt) kan overføres til Kontrebandelisten, og skønt Engl. f. Eks. i 1904—05 havde protesteret o. s. v., da Rusland erklærede Bomuld for absolut Kontrabande.

Det maa derfor ikke undre, om Engl. — der ser sit Søherredømme truet og aner Faren fra Luften — med den egoistiske Kynisme, der gaar som en rød Traad gennem Landets Politik, og som vel til en vis Grad er blevet et Karaktertræk selv hos den enkelte Englænders politiske Mentalitet — en skønne Dag fremdrager de forsømte Guder som Menneskelighed, Kultur, Humanitet, Retfærdighed, Rimelighed af Glemselens Skød og under Paaberaabelse heraf indleder en „idealistisk“ Kamp for Folkeretten, specielt Søbytterettens Afskaffelse og Havets Frihed i snævrere Forstand.

med Pagtens Regler, Idé og Forudsætninger, kan næppe længere have fuld Gyldighed, dertil har de sidste Aar i for høj Grad vist F. F.s Afmagt i virkelige alvorlige Konflikter. Men Problemet burde dog — da det jo endnu bestaar (formelt) — have været drøftet; hvor dybtgaaende maatte da være en Skønssag.

Derimod burde man sikkert med Cohn i højere Grad præcisere og principielt fastslaa Krigen ikke saa meget som en Retsstilstand, men snarere som et Retsbrud, hvor der paa Forhaand kun tilstaaes de Krigsførende et Minimum af snævert begrænsede »Retligheder«, men Maximum af Pligter, vel vidende at disse Baand kan blive sprængt; men det er ørkesløst at arbejde med, hvad der vil ske, naar hele Verden staar i Brand — det unddrager sig enhver forudgaaende Erkendelse — her vil enhver Grænse, enhver Regel svæve i Luften, Mulighederne er uanede, og Foreteelserne vil sikkert komme til at »overgaa enhver Forstand«. I Nutiden er Krig ikke mere et privat Anliggende mellem Krigsførende, men et universelt Anliggende. Vil Stater føre Krig, kan de saa handle overfor hinanden omtrent som de vil (det gør de jo mestendels ogsaa — og grumme Konsekvenser af Krigsførelsen kan endda virke afkølede paa Krigslysten), men andre Stater har en Ret til at blive holdt udenfor denne Galskab — i Relation til de Neutrale maa Krigsførende finde sig i at være begrænset af strenge Regler og finde sig i at skulle overholde disse. Jeg ser ikke nogen Grund til at begrænse de Neutrales Handel til den af Forf. som legal betegnede, allermindst a. H. t. de Krigsførende. Om de Neutrale opnaar en økonomisk Fordel, naar andre styrter sig ud i Krigen, bør ikke afstedkomme retlige eller moralske Anfægtelser (tværtimod virke krigsforebyggende — om et event. andet Synspunkt se S. 380, Note 1 d). Naar Lande eller Firmaer fører Handelskrig, der i sine Virkninger kan være fuldt saa ødelæggende som en

egentlig Vaabenkrig, maa de finde sig i, at andre lukrerer herved og f. Eks. erobrer det omstridte Marked o. l.

Angaaende de enkelte Forslag, da følgende:

ad A. Om Domicilprincippet vil være tilstrækkeligt tidssvarende, er tvivlsomt (se S. 372 Note 3).

Forf.s Betragtninger ang. bevæbnede Handelsskibe kan jeg principielt tiltræde. Om Maling af Skibene med Nationalfarverne er en heldig, mulig eller tilstrækkelig Løsning, kan maaske bestrides. At man herved skulde undgaa »Fejltagelser«, betvivler jeg. Hvorledes med Handels- og Krigsluftskibe? Skal man i det Hele taget anerkende Søbytteretten? Hvorfor ikke hævde Privat-ejendomsrettens Ukrænkelighed ogsaa paa Havet (se S. 380 Noter samt S. 385).

ad B. At den Neutrals var vanskeligt stillet under Verdenskrigen er vist og sandt, men bliver han bedre stillet efter Reformen? der jo faktisk nærmest legaliserer Verdenskrigens bestridte og med Magtsprog gennemførte Praksis. At Stormagternes Udsendinge skulde forblive raagivende, er et Utopi. Under Verdenskrigen sanktionerede man jo heller ikke Statens Garanti (Affidaviderne) — hvorfor skulde man gøre det i Fremtidens Krige.

Kriteriet for legitim-illegitim Handel er næppe særlig praktisk og er nærmest en Akcept af Verdenskrigens Overgreb.

Men var de Neutrals saa beklagelsesværdige 1914—18? Vilde de trods alt have byttet deres Stilling med den af Forf. (her S. 378) anførte Udvej: selv at gaa med i Krigen?

Nogle gjorde det, andre ikke — enhver af dem maa vel have set sin egoistiske Fordel ved det indtagne Standpunkt.

Vel fik de Neutrals en slet Behandling, men helt uden Rette var det ikke, naar de Krigsførendee følte

Samvittigheden lettet ved de Neutrales ud over alle rimelige Grænser gaaende Profitbegær¹⁾.

Var — selv under Verdenskrigen — de Neutrales Stilling saa svag? skyldtes Svagheden ikke mere manglende Lyst (af egoistiske Grunde) til at hævde Stillingen med de til Raadighed staaende fredelige Midler?

Havde de Neutrale i Virkeligheden ikke visse virkningsfulde Trusler, der kunde have styrket deres Krav om Hensyn?

I det tyske Marinestabsværk Ostsee I, 186:

»Danmark hævdede det Grundsynspunkt, at de af os antagne Bestemmelser fra L. D. 1909 angaaende Kontrebande ikke kunde finde Anvendelse paa denne Eksport (Landbrugseksporten til Engl.). Saavel den tyske Gesandt i Kbhvn. som ogsaa Udenrigsministeriet (i Tyskl.) anbefalede paa det mest indtrængende Imødekommenhed, da man ellers maatte regne med Ombytelse af Scavenus' antagelig tysk-venlige Ministerium. Frontkommandoen (til Søs) fik da Ordre til, at af vigtige politiske Grunde skulde den danske Levnedsmiddeleksport til engl. Havne indtil videre ikke udsættes for Fare. Dette foreløbige Afkald, hvis Forandring dog forbeholdtes, er blevet betragtet som en

¹⁾ Vi husker ogsaa herhjemme, at vi maatte betale et Æg med 50 Øre og en Julegaas med 50 Kr.

Som Eks. skal nævnes den hollandske Dronning i en Tron-tale: Landets Handel blomstrer, idet vi handler med begge de krigsførende Parter . . . (at Import og Reeksport til Krigsførende var den væsentligste Bestanddel af denne blomstrende Handel, vil ingen bestride). Eller en Senator i Washington: „Jeg anser Handlen for umoralsk. Jeg tror, at uden denne skændige Trafik havde Lusitania's Passagerer ikke mistet Livet. Det er vor Ammunition, vore Granater, som nu røver Livet af Borgere i Stater, der er os venlige. Det er det rene Skaberi og Svindel at bede om Fred om Søndagene og Resten af Ugen at ofre al sin Kraft og Energi paa at producere Dødsmaskiner“.

særlig Imødekommethed mod Danmark, som var nødvendig, da vi ikke kunde undvære dets Understøttelse ved Tilførsler fra de oversøiske Lande. Dette skete ganske vist imod Admiralstabschefens Betæneligheder, der betragtede det som et Tegn paa Svaghed, men Bethmann-Hollweg udvirkede alligevel ovennævnte kejserlige Afgørelse¹).»

Fra engelsk Side anføres hyppigt (selv fra officios Side), at naar man først lidt efter lidt tilpassede sin Krigsførelse efter det krigsteknisk ønskelige, skyldes dette:

a) Diplomatiske Grunde, b) manglende Flaademateriel
c) reale Hensyn til egne materielle Interesser, thi de neutrale Lande havde gennemgaaende stærke Positioner.

Danmark: Havde allerede før Krigen over 50 % af Engl.s Landbrugsindførsel — under Krigen selv. ulige mere.

Norge: Leverede en væsentlig Del af Frankrigs Sprængstoffer, foruden mægtige Kvanta af Fisk.

Sverige: Tømmer (props) til Skyttegrave. Jernmalm. Desuden Staalværktøj og Kuglelejer, som man regnede med tillod mindst dobbelt Arbejdstempo i Sammenligning med engelske Fabrikater. (Desuden gik faktisk hele Transiten til Rusland over Sverige).

Holland: $\frac{2}{3}$ af Engl.s Margarineforbrug samt ca. 100 % af Kininleverancerne.

o. s. v.

ad 2. Skal man overhovedet anerkende en Blokaderet? Det forekommer mig, at Forf.s Realitetssans paa

¹) Her forelaa altsaa en vis Situation, der blev benyttet. Hvorledes man ad fredelig Vej kan skabe sig et Aktiv til Udveksling, kan man se af følgende: Holland tilbageholdt Telegrammer ang. Luftfartøjers Bevægelser i 6 Timer (for ikke derved at tjene som Basis for Underretning om tyske „raids“ paa London). Da Tyskl. stadig ikke vilde efterkomme det hollandske Krav om ikke at flyve over holl. Territorium, truede Holl. med at opløse 6 Timers Fristen — det hjalp.

dette Punkt kommer mindre til Syne. En Blokade med en virkelig forhaanden- og tilstedeværende større Styrke kan simpelthen ikke gennemføres nu til Dags. Verdenskrigens Blokade (hvad enten den benævnes uretmæssig, distance-blokade, blocus anglais) var i sin Virkning altfor effectiv til, at man kan forvente frivilligt Forhaandsafkald.

Snarere kan man betragte Blokaden som overflødig — man har jo Kontrollen fra Kontoret, som har vist sig særdeles effektiv, selv uden Forf.s Legalisering af den — »Blokade« ved Krigsskibe vil sikkert højest blive anvendt som et Supplement og da paa passende Sikkerhedsafstand.

ad C. At acquiescere ved Verdenskrigens Minepraksis (som jo var formelt lovlig) synes at være vel opgivende. Visse Restriktioner i de Krigsførendes Ret til at overstrø Havene med Miner burde vel søges gennemført.

Skal man overhovedet anerkende en Søbytteret? Hvorfor ikke stille fjendt. Gods paa Havet ligesom paa Landjorden? Denne vidtrækkende principielle Forskel savner ethvert fornuftigt og rimeligt Grundlag og skyldes hovedsagelig kun Hensynet til en enkelt dominerende og anmassende Sømagt, som nu maaske selv vil se sin Fordel i Søbytterettens Ophævelse. Man vil indvende, at Ophævelsen er et Utopi, men hvorfor det? Ud fra ældre Krige (f. Eks. Napoleons Krige par excellence) Erfaringer om Bytte i Landkrigen (ogsaa Plyndring af stormede Byer), synes Springet til den nu fra alle Sider anerkendte Privatejendomsrettens Ukrænkelighed til Lands at være større end til Ophævelse af Søbytteretten — og Springet blev dog gjort. Og selv om Reglen blev overtraadt, bl. a. af Tyskl., havde den en ganske overordentlig stor Virkning og hjergede sig dog levende

gennem Verdenskrigens Kaos. U. S. A. har længe kæmpet for den — nægtede at tiltræde P. D. 1856, netop fordi man ikke vilde ophæve Søbylteretten, ligesom det var et af Wilsons 14 Punkter. Herved vilde Hovedparten af Sørettens Problemer forsvinde som Dug for Solen. Burde Bestræbelserne ikke rettes herpaa fremfor selvopgivende at acceptere Tilstanden som retmæssig?

Iøvrigt tror jeg ikke, at Tiden nu er egnet til at gennemføre nye Søkrigsregler — Mentaliteten tillader det ikke, Tidspunktet er forpasset. Naar man end ikke har kunnet blive enige om Regler ang. Søterritoriet (Haagerdiscussionserne 1930 om Kodification af Regler for Søterrit., som endda hverken skulde angaa Krigs- eller Neutralitetsforhold, end ikke engang Fiskeri), synes Udsigterne meget mørke. Derfor er det naturligvis ikke uden Betydning at tage Problemerne op til Debat paa objektiv («videnskabelig») Basis — ja det er vel endog nødvendigt¹⁾. Derfor er det særdeles paa-skønnelsesværdigt og opmuntrende, at Forf. har paataget sig den vanskelige Opgave at fremsætte et selvstændigt Forslag.

Forf.s Forslag er naturligvis kun ment som Retningslinier²⁾, en Slags base de discussion, og som saadan fortjener Forslaget den største Anerkendelse, ikke mindst ved dens Sans for Realiteter, som Forf. i glædelig Modsætning til de fleste «Lærde» lægger for Dagen.

¹⁾ Her kan henvises til den umaadelige Betydning, som L'institut de droit international (en privat Sammenslutning af Folkeretslærde fra de forskellige Lande) har haft, saaledes er f. Eks. Instituttets Forslag 1894 om Regler for Søterritoriet faktisk blevet blankt accepteret i Praksis og har ofte dannet Grundlag for Voldgiftskendelser o. l.

²⁾ Det er derfor ogsaa muligt, at adskillige af de i Anmeldelsen fremførte Indvendinger hviler paa en forkert Opfattelse af Forf.s Anskuelse og vilde miste Berettigelsen, naar Forslaget bliver mere udpejlet i Detaillerne.

De akustiske Loddemetoders Udvikling og nuværende Standpunkt.

Af Kaptajn C. Baron Dirckinck Holmfeld.

Siden Dr. h. c. Behm i 1912 paabegyndte sine første indledende Forsøg over Fremstillingen af et Anlæg til at maale Havets Dybder ved Hjælp af Udsendelse af Lydbølger og disses Ekko fra Havbunden, og indtil dette Tidspunkt, har Ekkolodanlæggene gennemgaaet en rivende Udvikling.

Det kan muligvis derfor være af Interesse for dette Tidsskrifts Læsere gennem nedenstaaende Artikkel at faa en Oversigt over, til hvilket Standpunkt, man er naaet, og hvilke Opgaver de Anlæg kan løse, som nu fremstilles i de forskellige Lande.

Ekkolodanlæggenes Anvendelighed og den Sikkerhed, de yder for Skibenes Navigering, er efterhaanden gaaet op for Søfarten, og paa mangfoldige Omraader, saavel indenfor Krigs- som Handelsmarinen, har de vundet Indpas.

I de store Mariners Krigsskibe, lige fra de største Skibe til Undervandsbaade, ved Søopmaalingen, saavel ved Oceanopmaalingen som ved Kystopmaaling, ved Kabeludlægning og i de fleste større Passager- og Fragtbaade, forefindes nu Ekkolodanlæg. Ligeledes har de fundet en udstrakt Anvendelse i Fiskedampere, de engelske, franske og tyske Trawlere er for en meget væsentlig Del udstyret med Ekkolodanlæg, der har vist sig til fortrinlig Nytte ved Opsøgning af Fiskebanker og til Konstatering af Undervandshindringer for Fangst med Trawl.

Fremstillingen af de moderne Anlæg kan indordnes under to Grupper:

A. Anlæg baseret paa Anvendelse af ultra-sonore Lydsvingninger, hørfrekvente elastiske Bølger.

B. Anlæg baseret paa Anvendelse af almindelige Lydbølger, lavfrekvente elastiske Bølger.

Under Gruppe A maa skelnes mellem

1) Anlæg konstrueret efter den franske Professor Langevins System.

2) Anlæg baseret paa Magnetostruktionsprincippet.

1) Anlæg konstrueret efter Professor Langevins System.

I Tidsskrift for Søvesen Aargang 1925 og 1927 er gjort Rede for Princippet for og Udviklingen af disse Anlæg i de første Aar efter deres Fremkomst.

Det særprægede ved de ultra-sonore Anlæg efter dette System er, at samme Organ tjener baade som Sender og Modtager.

Dette Organ er benævnt »Projektøren» og bestaar af en cirkelformet Skive af Kvartsmosaik fast indesluttet mellem to cylinderformede Staalskiver, saaledes at det hele danner et fast uadskilligt forbundet Legeme. Ved at udnytte Kvartsens piézoelektriske Egenskab og Staal-cylindrenes Resonansvirkning lykkedes det Professor Langevin ved en Vekselstrøm af 2500 Volt Spænding at bibringe Projektøren en Frekvens paa 37 500.

Gennem Projektørens piézoelektriske Egenskaber omsættes de tilførte elektriske Lydsvingninger til elastiske Bølger der udsendes i Havvandet i en Konus med Topvinklen $7\frac{1}{2}$ — 9° . Naar Ekkolydbølgerne naar Projektøren, omsættes de igen til elektriske Svingninger af ovennævnte Frekvens.

De ultra-sonore Svingninger af den benyttede Frekvens er retningsbestemte, kan udsendes i bestemte Ret-

ninger, hvorfor de f. Eks. kan benyttes til Opdagelse af Undervandsbaade eller Minefelter ved Udsendelse i vandret Retning. Da Svingningerne ikke kan opfattes af en

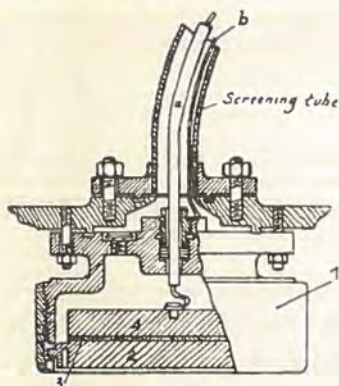


Fig. I.

almindelig Mikrofon og saaledes er beskyttet mod Opdagelse, kan de uden Fare for Opdagelse benyttes i Undervandsbaade.

Projektøren kan enten, som paa Fig. I være indbygget i Skibsbunden (som Regel nær Kølen) eller som paa Fig. II være anbragt paa et bøjeligt Kapel, bestemt til Anvendelse fra Motorbaad eller lignende f. Eks. ved Opmaaling.

Anlægget bestaar desuden af en Afsender, hvorfra hvert Sekund udsendes et Sæt dæmpede Bølger af en Frekvens paa 37 500. Strøm leveres fra en 4 Volts Akkumulator paa 100 a. h.

Gennem et Forstærkeranlæg forstærkes Ekkoimpulsen fra Projektøren, og endelig forefindes en »Analysator«, hvor den optiske Aflæsning finder Sted, og som automatisk styrer alle Apparatets Dele.



Fig. II.

Dybden aflæses paa en Skala ved en Lyskurveaflæsning, idet et lysende Punkt bevæger sig enten i lodret (ældre Typer) eller i vandret Retning langs en Dybde-

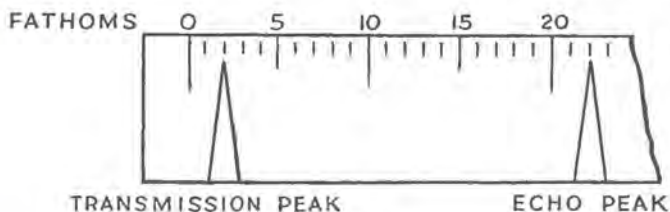


Fig. III.

skala med konstant Hastighed (Skalaen gennemløbes i et halvt Sekund og Lyspunktets Hastighed i Forhold til Skalaen er netop lig det halve af Lydens Hastighed i Søvand).

Ved Lydbølgernes Udsendelse og ved Ekkoets Modtagelse gør det lysende Punkt et Udslag til Siden eller opefter (Fig. III) Aflæsningen af det vandrende Lyspunkts Udslag kan aflæses gennem en foran Skalaen anbragt Lup. Foruden Aflæsning ved Lyskurve som ovenfor beskrevet, er der nu fremstillet et Viserapparat — Touly's Indikator — hvor Aflæsningen af Dybden sker paa en circular Skala ved Opblussen af en med konstant Hastighed roterende rød Neonlampe, hvis Lys gennem et roterende Spejl projekteres hen paa en circular med Skalaen koncentrisk beliggende Spalte.

Neonlampen blusser op, i det Øjeblik, Ekkoet naar Projektøren, og Neonlampens Hastighed er saaledes afpasset, at man direkte aflæser Dybder udfor det Sted paa Skalaen, hvor Billedet af Lampens røde Lys først observeres. Dette Viserapparat er hovedsageligt bestemt til Anvendelse i Fiskedampere (Fig. IV).

De ultra-sonore Anlæg efter Langevins System fremstilles af det franske Selskab «Société de Condensation et d'Application Mecanique» (S. C. A. M.) med Hovedsæde

i Paris og Fabrik i le Havre. Der er imidlertid i den nyere Tid dannet et engelsk Selskab »The Marconi Sounding Device Company« (M. S. D. C.) i London, som for-

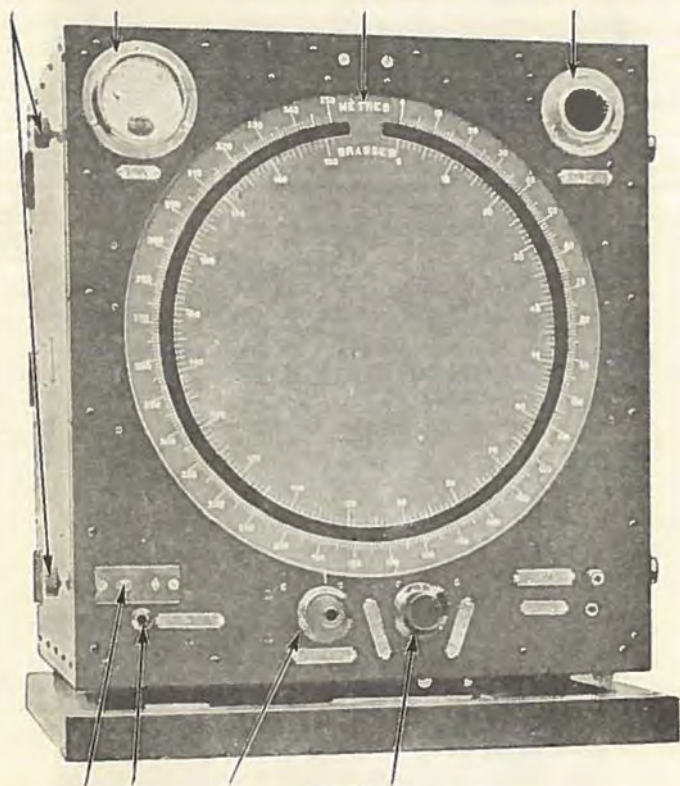


Fig. IV.

handler Anlæg konstrueret i Overensstemmelse med det franske Selskabs. Begge Selskaber har Hovedsalgskontor i Bruxelles.

I den nyeste Type »Nouvel Echometer S. C. A. M. (New Echometer M. S. D.) har man tilstræbt at sammentrænge og forenkle Anlægget saa meget som muligt sam-

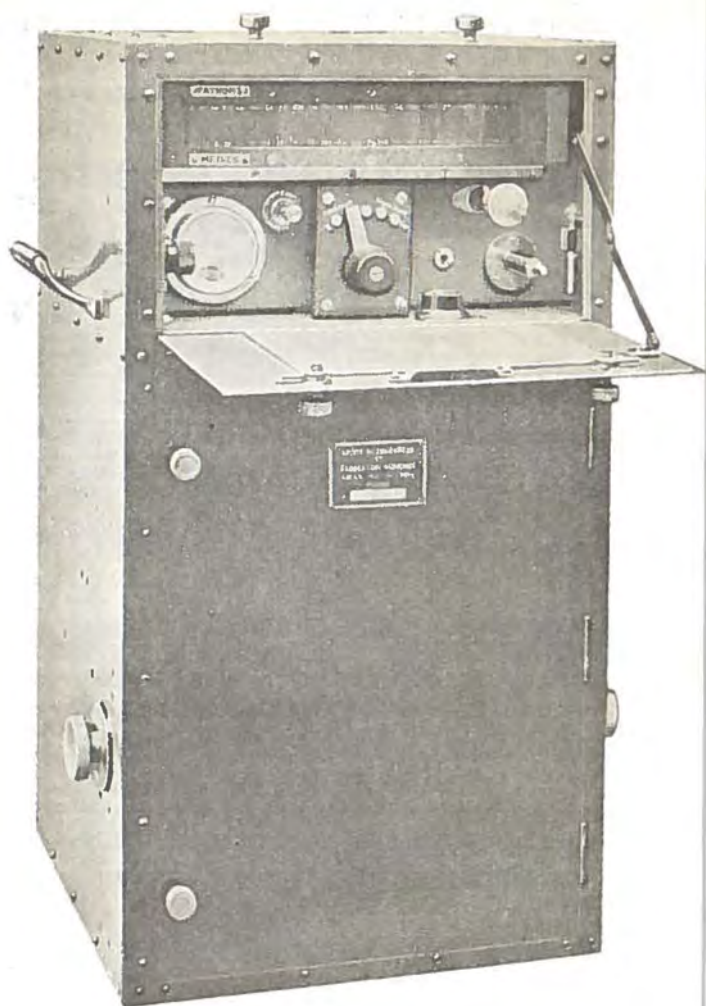


Fig. V.

tidigt med at dette er gjort saa modstandsdygtigt som muligt mod ydre Paavirkninger.

Maaleomraaderne varierer fra 0—1300 m, 0—660 m,

og 0—480 til 0—300 m. Der opgives at kunne maales fra 2—3 m under Kølen (Fig. V).

En anden Type »North Sea Type« er navnlig bestemt til Anvendelse i mindre Skibe, især i Fiskedampere. Der kan maales Dybder indtil 90 fath (165 m).



Fig. VI.

Denne Type har vundet mægtig Indpas i den britiske Fiskeflaade, ca. 400 Anlæg er installeret til Udgangen af 1933 (Fig. VI).

En Type (Echoscope), inddelt til 60 m, og med fast eller bevægelig Projektør, er navnlig konstrueret til Benyttelse for Smaafartøjer, ved Opmaalingsarbejder af Havne, Floder og lignende lave Farvande.

Samtlige ovennævnte Anlæg er udelukkende indrettet til optisk Aflæsning. Der foreligger imidlertid en Type — »Langevin-Florisson« — som gennem en Ekko-graf — »Martis Oscillograph«, — kan optegne en Dybde-

kurve. Typen er navnlig bestemt til Opmaalingsbrug og Ekkografen optegner paa et af en Acetylenflamme svær-



Fig. VII.

tet Diagrampapir, som føres frem med jævn Hastighed forbi en med konstant Hastighed roterende Arm, i hvis Ende er anbragt en Oscillograf med en Staalstift, der tegner Kurven. Efter Registreringen fikseres Diagrammappiret automatisk (Fig. VII).

For hver Omdrejning tegner Oscillografen en Del af en Cirkellinie og ved Lydsendelsen (O) og Ekkomodtagelsen gør Oscillografen og dermed Stiften et lille Udslag, og der markeres et Hak i Cirkellinien.

Samtidigt med at Diagrammappiret forskydes, forsynes det med en Række rette Linier der angiver Dybderne, og Dybden aflæses derefter som Afstanden mellem de to Udslag.

Da Martis Registrator er forholdsvis kompliceret og kostbar, har S. C. A. M. nu fremstillet en Ekkograf, hvis Konstruktion er enklere og som er mindre bekostelig.

Ekkografen er i Princippet af noget lignende Konstruktion som den af Hughes benyttede (se herunder) og

anvender ligesom denne Jodimpregneret Diagrampapir. Ekkografen er fremstillet af M. Touly.

I Frankrig, og i de senere Aar ligeledes i England, har disse ultra-sonore Anlæg opnaaet stor Udbredelse.

Saa godt som alle franske Marineskibe, mangfoldige Passager- og Handelsskibe samt mange Trawlere er forsynet med Anlæg fra S. C. A. M., og som nævnt har Afsetningen i England i de senere Aar været betydelig, idet mange Handelsdampere og navnlig Trawlere er forsynet med Anlæg fra M. S. D. Co. Ogsaa til Udlandet er afsat flere Anlæg, herhjemme er saaledes »Islands Falk» i 1925 blevet forsynet med et Anlæg, som dog nu maa anses for delvis forældet, i det nye Skoleskib »Danmark» er ligeledes anbragt et Anlæg (af den nye Type).

I Sverige er det taget i Brug ved Søopmaalingen (2 Anlæg) og i Marinen (2 Anlæg), og desuden er det anbragt i flere andre Staters Marine- og Handelsskibe.

2) Anlæg, baseret paa Anvendelse af Magnetostruktionsprincippet.

Ved »Magnetostruktion» forstaas det Fænomen, at Variationer i et metallisk Legemes Dimensioner fremkalder Ændringer af Legemets magnetiske Tilstand og omvendt, idet Magnetostruktionsfænomenet er reversibelt.

Hvis saaledes en Nikkelstang magnetiseres af en Solenoide, der gennemløbes af en Jævnstrøm, paa hvilken der paatrykkes en Vekselstrøm af en bestemt Frekvens, vil den varierende Magnetisering frembringe tilsvarende Variation i Stangens Længde følgende Frekvensen.

Magnetostruktionsprincippet er for ca. 6 Aar siden angivet af Professor Pierce i Boston, og Siemens i Tysk-

land har anvendt det til en Lydudsender i Vand. I England har det brittiske Admiralty's Research Afdeling anvendt det ved Konstruktioner til Lydudsendelse i Vand, og derfra har Firmaet Hughes & Son, London faaet Kon-

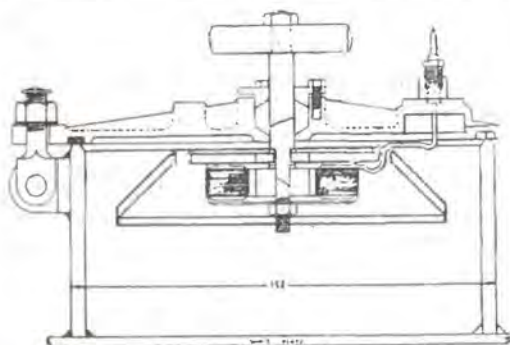


Fig. VIII.

struktionen, og benyttet det til Fremstillingen af sit nye »Silent Magneto-Striction Echo Sounder«, Britisk Admiralty Pattern.

Hughes Magnetostruktionslod udnytter Reversibiliteten, idet Sender og Modtager er opbygget paa nøjagtig samme Maade.

Senderen bestaar af en af Nikkellameller opbygget Spole med en toriodal anbragt Bevikling, og som tilføres Energi ved Udladning af en Kondensator, der oplades fra en Omformer. (110 v/1000 v). Idet Nikkel trækker sig sammen i et voksende magnetisk Felt, vil Lamellerne ved Udladningen af Kondensatoren komme i radielle Svingninger og udsende en stærk dæmpet og kort Lydsvingning. Frekvensen af Udladningen afstemmes med Nikkellamellernes naturlige Frekvens og er ca. 16 000.

Senderen er anbragt i en lille med Vand fyldt Beholder indvendig befæstet til Yderbunden tæt ved Kølen, og dens radielle Svingninger overføres til Vandet i Beholderen og reflekteres mod en kegleformet stærkt dæm-

pet Reflektor, hvorfra de som en Lydkegle med ca. 40° Topvinkel udkastes mod Havbunden, idet de passerer Yderklædningens Plader (Fig. VIII).

Det har ved Forsøg vist sig, at ved Valg af pas-

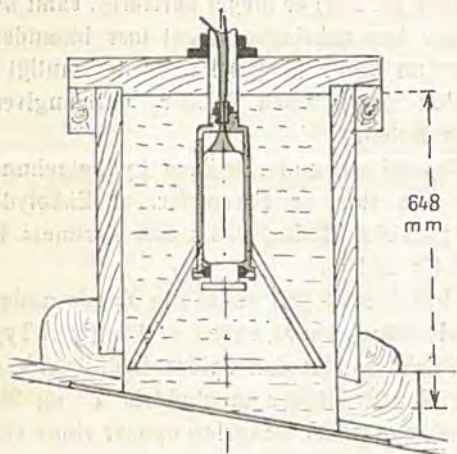


Fig. IX.

sende Sender, kan Lydbølgerne passere Plader op til 25 mm tykke, uden at Rækkevidden nedsættes.

Modtageren er konstrueret paa lignende Maade som Senderen. Naar Ekkolydbølgerne rammer Modtageren, sættes Spolens Nikkellameller i Svingninger under skiftevis Magnetisering og Afmagnetisering. Den herved inducerede Vekselstrøm forstærkes og registreres paa den nedenfor beskrevne Ekkograf.

Hughes har efter dette Princip yderligere fremstillet et Anlæg, bestemt til Anvendelse i Motorbaade. Energikilden er her et Akkumulatorbatteri paa 12 Volt, som af Omformeren omdannes til 400 Volt for Opladning af Kondensatoren, men iøvrigt er Anlægget i Hovedtrækkene konstrueret som ovenfor beskrevet.

Senderen er her en Staalskiive (Diameter ca. 5 mm) som er monteret i en konisk Reflektor, med en Top-

vinkel paa ca. 55° , under hvilken Vinkel Lydbølgernes udkastes (Fig. IX).

Da Udsendelsen er meget skarpt afgrænset, og da Kondensatorens Udladning af de højfrequente Bølger (Frekvens 16 000 pr. Sek) er meget kortvarig, samt da Sender og Modtager kan anbringes meget nær hinanden, hvorved Basis kun bliver ubetydelig, er det muligt at registrere endog meget smaa Dybder, der angives endog 1 ft. under Kølen.

Da Topvinklen, under hvilken Lydbølgebundet udsendes er saa stor, er Faren for, at Ekkolydbølgerne ikke skal paavirke Modtageren under Fartøjets Bevægelser, betydelig nedsat.

Man har herved paa en heldig Maade undgaaet den Svaghed, de ultra-sonore Anlæg af Langevin Typen maa siges at indehave, idet den spidse Lydudsendelsesvinkel ved disse Konstruktioner (henholdvis 7° og $9\frac{1}{2}^{\circ}$) kan medføre, at man under Slingring opnaar ringe eller ingen Visning.

Hughes benytter nu udelukkende grafisk Dybderegistrering i en Ekkograf.

Denne Konstruktion er i store Træk følgende:

En Slæde bevæges af en lille Elektromotor tværs over Diagrampapiret, der er fugtet og behandlet med en Jodforbindelse.

Til Slæden er anbragt en Pen, hvortil den af Modtageren inducerede Vekselstrøm føres, efter at den er ensrettet og forstærket. Strømmen føres over Diagrampapiret og dennes Tromle tilbage til Modtagerbeviklingen. Hvor Strømmen fra Pennen gaar til Diagrampapiret, udfæles ad elektrolytisk Vej Jod, som farver Papiret brunt, og da Lodskuddenes Antal pr. Minut er fra 50—90, vil de afsatte Mærker danne en praktisk talt kontinuerlig Kurve.

Den omtalte lille Slæde besørger tillige Afsætning paa Diagrampapiret af et Nulmærke, Mærke for hver

10 m samt Minutmærke, saaledes at der vinkelret paa Pennens Bevægelsesretning ses Linier herfor (Fig. X).

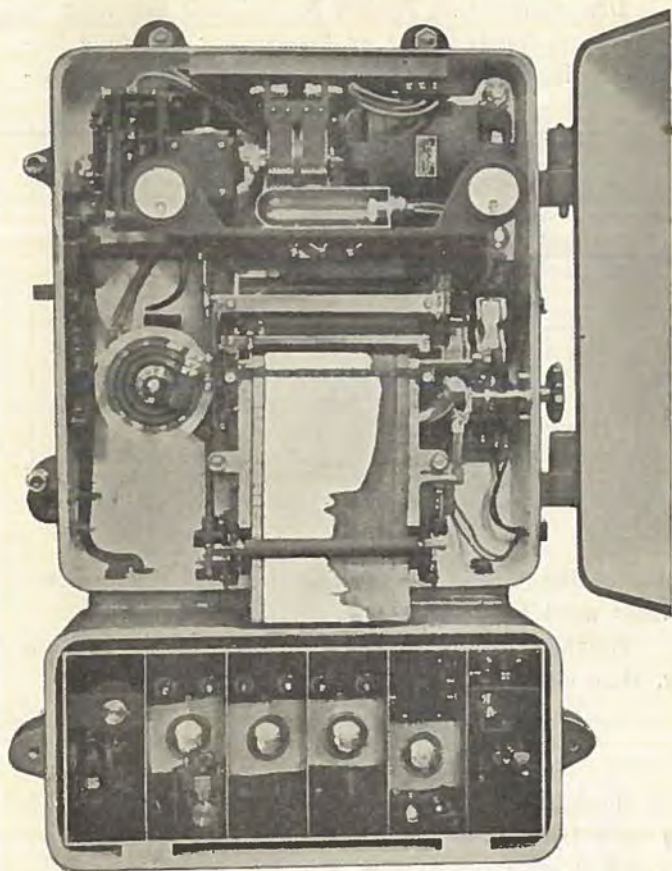


Fig. X.

Dybden kan derfor aflæses direkte ved at sammenholde Kurven med Dybdelinierne for 0, 10, 20 m o. s. v.

Diagrampapiret er som omtalt fugtet for at blive elektrisk ledende. Det bliver derfor, efter at Pennen har

virket, ført over en Tørreindretning og endelig opviklet paa en Rulle forneden i Apparatet.

Den registrerede Dybdes Nøjagtighed afhænger af, om Viserapparatets Moter og Pennen har den rette Hastighed. Dette er Tilfældet, saafremt der virkelig for-

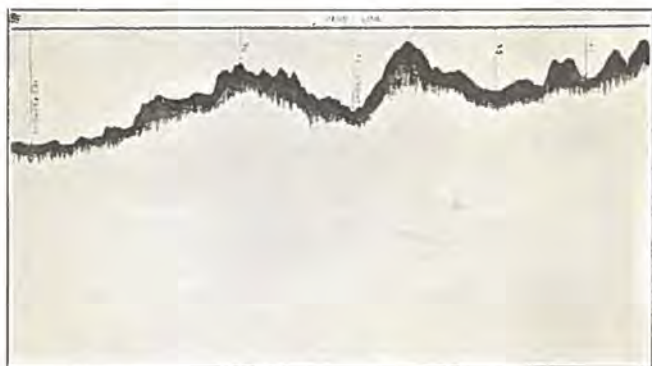


Fig. XI.

løber et Minut mellem Afsætning af hvert Minutmærke, hvilket nemt kan kontrolleres.

Fremføringshastigheden af Papiret er 240 eller 120 mm pr. Time og det er 132 mm bredt (Fig. XI).

Hughes leverer flere Typer af Magnetostruktionslod og med Dybdeomraader varierende fra 0—60, 0—100, 0—200, 0—600, 0—1200 m. Endelig fremstilles en Type til Motorbaade til Havne- og Flodopmaaling m. m.

Som omtalt, er Dybdeangivelsen udelukkende grafisk, men det vides, at der arbejdes paa Fremstilling af samtidig optisk Dybdeangivelse.

Magnetostruktionsloddet maa siges at have store Muligheder, blandt andet er man derigennem naaet til at kunne maale ganske smaa Dybder, hvilket inden denne

Konstruktions Fremkomst var ugørligt. Det vil sikkert blive Fremtidens Ekkolodtype.

Atlas Werke i Bremen fremstiller nu et Magnetostriktions-Ekkolod, baseret paa ganske lignende Principper, som det omtalte Hughes Lod. Ligesom dette maa det siges, at være alle tidligere Typer overlegent og navnlig, at være fortrinligt egnet til Maaling af de smaa Dybder.

Konstruktionen er i store Træk følgende:

I Skibets Midte paa hver Side af Kølen er anbragt en Sender og en Modtager i hver sit paa Skibssiden indbyggede Hus, der er lukket af en Membran, og som er fyldt med Olie. Der maa saaledes udskæres to Huller i Skibsbunden, hvor Sender og Modtager skal anbringes.

De to Organer er iøvrigt ganske ens konstrueret og bestaar af en Stabel af Nikkelplader, hvis magnetostriktive Egenskaber udnyttes til Frembringelse og Optagelse samt Omsætning af Lydbølgerne. Gennem Udladning af en Kondensator magnetiseres Nikkellamellerne med en Frekvens lig disses Egenfrekvens, nemlig ca. 20 000. De derved i Senderen opstaaede ultra-sonore Lydbølger udsendes mod Havbunden indenfor en Kegle med Topvinklen ca. 60°. Naar Ekkobølgerne naar Modtageren, bliver dennes Magnetostriktionssvinger paavirket, og de derved fremkaldte Vekselspændinger ledes over Forstærkeranlægget til Viserapparatet.

Anlægget indeholder desuden en Omformer med en Jævnstrømsspænding paa henholdsvis 700 Volt (indtil 100 m Anlæg) og 1000 Volt (større Dybder) til Opladning af Kondensatoren.

Sammen med et Styrerelais er disse Organer anbragt i en Koblingskasse, der anbringes nær Senderen.

Styrerelaisets Opgave er at lede Kondensatorudlad-

ningen til Senderens Nikkelspole, hvor Omdannelsen af de elektriske Svingninger til Lydbølger finder Sted. Relaiset styres fra Viserapparatet, og arbejder overordentlig præcist.

Viserapparat og Forstærker er som Regel anbragt i Bestiklukaffet. Impulserne fra Modtageren optages af det 5 Rørs Forstærkeranlæg, af hvilke det sidste Rør gennem en Transformator tilfører Neonrøret i Viserapparatet Strømpulser, saa at det blusser op. Glødestrømmen leveres fra en Akkumulator, Anodestrømmen fra et Tørelementbatteri, og Omformerstrømmen kan leveres fra Skibets Net eller et særligt Anlæg.

Viserapparatet er i Hovedtrækkene konstrueret i Overensstemmelse med de af Atlas Werkes tidligere fremstillede Typer.

En inddelt cirkelformet Skive, hvorpaa Dybderne er markeret, bevæges af en Motor med konstant Hastighed, der reguleres gennem en Regulator, saaledes at Omdrejningstallet holdes konstant. Ved Skivens Kant er anbragt i en smal radiel Skive et Neonrør, der bevæger sig langs Skalaen, og som, hver Gang det passerer Skalaens Nulpunkt, paavirker Styrelaiset hvorved Lydsvingningerne udsendes. Ved Maaleomraade 0—1000 m sker $7\frac{1}{2}$ Lydudsendelse pr. Sekund og ved Maaleomraade 0—50 m 15 Lydudsendelser, man vil ved den hurtige Udsendelse derfor faa Indtryk af en konstant lysende Viser udfor Dybden, hver Gang Neonrøret blusser op ved Ekkomodtagelsen, og Dybden kan aflæses med en Nøjagtighed af 0,1 m. Der kan maales Dybder til 0,5 m under Kølen.

Ved Anlæg med et Maaleomraade 0—500 ell 0—1000 m. er for at opnaa tydelig og ensartet Dybdeangivelse indført endnu et Neonrør, der roterer paa en 5 henholdsvis 10 Gange saa langsomt roterende Skive, anbragt koncentrisk til den oprindelige Skive, og som bevæger sig bag en tilsvarende Skala. Denne Foranstalt-

ning er dog ikke indført ved Anlæg til Dybdemaaling indtil 100 m.

Ønsker Iagttageren at faa oplyst, indenfor hvilken Omraade paa 100 m. der loddes (500 eller 1000), indkobles for et kort Øjeblik denne Viser, hvorefter der indstilles til den Viser, som angiver de smaa Dele af Dybden.

Som nævnt under Beskrivelsen af Hughes Magnetostruktionsloddet er denne Type de tidligere fremstillede Konstruktioner betydelig overlegne.

Magnetostruktionsanlægget kan kombineres med et Tonesenderanlæg i Stand til at maale til de største i Havene forekommende Dybder, og dette Anlæg maa saaledes siges at opfylde alle Krav, der kan stilles i Henseende til Dybdemaaling, nemlig Angivelse af Dybder fra ca. $\frac{1}{2}$ m. under Kølen og opefter. Endelig kan der tilkobles en af de nedenfor beskrevne Ekkografer, saaledes at Atlas Werkes Anlæg er i Stand til saavel optisk som grafisk at angive Dybderne.

Apparatet, som grafisk registrerer Dybden — Ekkografen — kan kobles — mekanisk og elektrisk — til det optiske Viserapparat og registrerer samtidigt med dette.

Atlas Werke benytter ved Registreringen en rød Papirstrimmel (125 mm. bred) overtrukket med et hvidt Vokslag. Papirstrimlen føres frem af et Urværk med en Hastighed paa 240 mm. i Timen. Ved en Omsætningsanordning kan Hastigheden forandres, hvorved Skriveapparatets Maaleomraade varierer.

Normalt er dette fra 0—250 m., men kan meget nemt forandres til 0—500 m.

Til Opmaalingsbrug kan det indrettes til at registrere trinvis à 250 m i 6 Trin til 1500 m.

Paa Papirstrimlen er indtegnet Dybdelinier for hver 10 m, for hver 10 mm følger en Tværstreg og for hver 60 mm et Optryk af Dybdeskalaen.

Dybden markeres ved, at et magnetisk Skriveapparat ved hver Lydudsensendelse (ca. 23 Gange i Minuttet) bevæges tværs over Papiret. I det Øjeblik, Ekkøet ankommer til Modtageren, ridser en Stift paa Skriveren en kort Streg i Vokslaget, hvorved Papirets røde Tone kommer frem. Dybdekurven fremtræder særdeles klar og tydelig som Profilkurve. Aflæsningsnøjagtigheden opgives til $\frac{1}{2}$ —1 m. (Fig. XII).

Foruden ovennævnte Ekkograf har Atlas Werke nu fremstillet en noget ændret Type, navnlig bestemt til Benyttelse i Forbindelse med Magnetostriktionsloddet.

De smaa Dybder kan aflæses med særlig stor Nøjagtighed, samtidigt med at Ekkografen kan optegne de store Dybder.

Skrivearmen, som bærer Magnetskriveren, er her en roterende Arm (ligesom ved den i Langevin-Florisson Konstruktion benyttede Martis Registrator) og Dybdekurverne optegnes som Cirkelbuer. Der kan benyttes to Maaleomraader, nemlig 6 Omraader à 50 m. altsaa indtil 300 m. Dybde eller 6 à 250 m. altsaa indtil 1500 m. Diagrampapirets Bredde er 120 mm. og det føres frem med en Hastighed af henholdsvis 60—120 eller 240 mm. i Timen.

Aflæsningen af Dybden foregaar direkte af Diagrammet, idet Papiret er forsynet med Dybdelinier og Tidslinier.

Ekkografen kobles til Viserapparatet og ved en særlig Regulering af dettes Skive og derigennem af Ekkografens Omdrejningshastighed, kan der, naar Anlægget er konstrueret til Opmaalingsbrug, indstilles saaledes, at der tages Hensyn til Søvandets Saltholdighed og Temperatur, hvilke to Faktorer som bekendt influerer paa Lydens Hastighed i Søvand og derigennem paa Dybdeangivelsen.

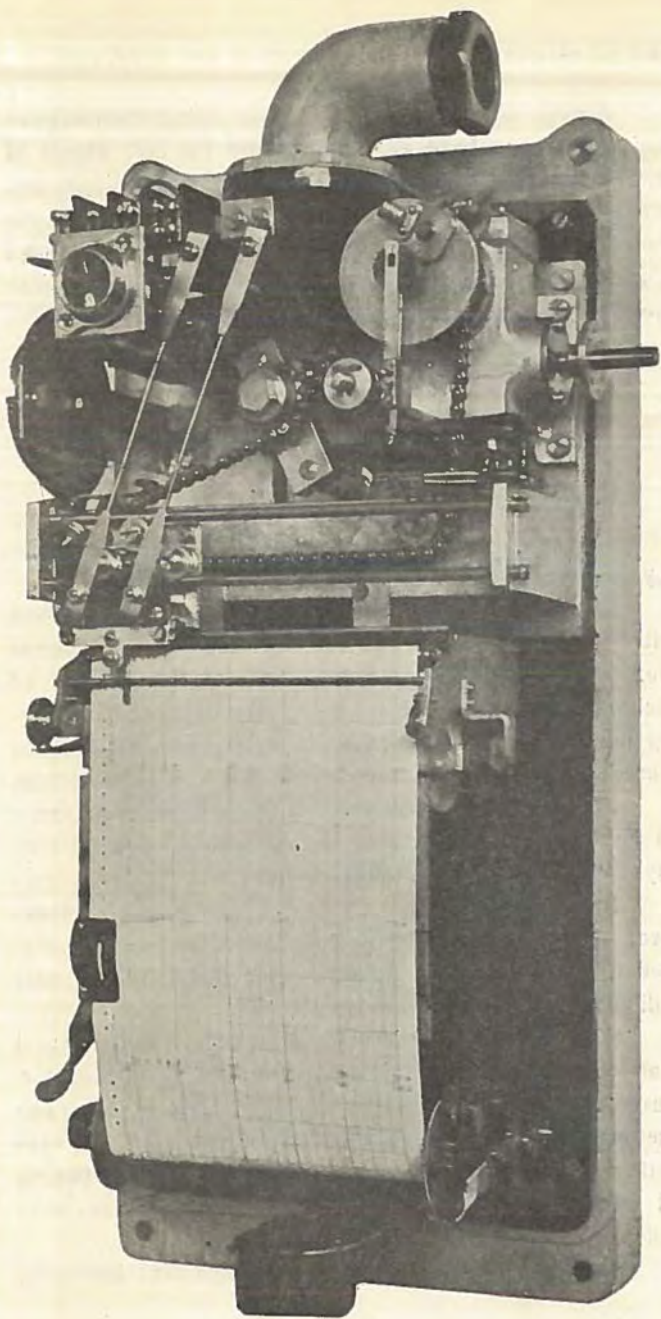


Fig. XII.

Saa vel de engelske som tyske Magnetostruktionsanlæg synes at have en stor Fremtid for sig, saavel til almindelig Navigationsbrug, som til Opmaalingsbrug. Endelig gør den Omstændighed, at de ultra-sonore Lydbølger ikke kan pejles af almindelige Lytteapparater i Forbindelse med Anlæggets ringe Vægt, at de med Fordel kan finde Anvendelse i Undervandsbaade.

B. Anlæg baseret paa Anvendelse af almindelige Lydbølger, lavfrekvente elastiske Bølger.

Indtil den seneste Tid har langt den største Del af samtlige Ekkolodanlæg været baseret paa ovennævnte Lydbølger.

Med Undtagelse af de franske ultra-sonore Anlæg efter Långevins System var samtlige engelske (Hughes & Son) samt tyske Anlæg: Behms Echolot Gesellschaft og Echometer A/G., begge i Kiel og Atlas Werke i Bremen, og de med dette samarbejdende Submarine Signal Corporation i Boston og London, udelukkende baseret herpaa.

Fremkomsten af Magnetostruktionsloddet har, — i al Fald for Anlæg bestemt til Dybdemaaling af mindre Dybder — gjort en Forandring heri.

Der fremstilles dog endnu et stort Antal Anlæg, hvor der anvendes lavfrekvente Lydbølger, og jeg skal nedenfor give et kort Résumé over disse Anlæg, som tidligere er beskrevet her i Tidsskriftet.

Som bekendt, spreder de lavfrekvente Bølger sig i Vandet efter sfæriske Flader. Samtlige Loddemetoder, baseret paa disses Udsendelse, maa siges at være behæftet med den Mangel, at man i Stedet for den lodrette Dybde under Kølen, kan risikere at faa Afstanden til nærmeste Punkt, hvorfra Ekkoet tilbagekastes, saaledes f. Eks. en undersøisk Klippevæg.

Saadanne Tilfælde vil naturligvis sjældent indtræffe,

men en større Mangel ligger i, at det overhovedet er vanskeligt at faa nøjagtig Visning ved smaa og meget smaa Dybder.

Afstanden mellem Sender og Modtager maa være saa stor, at Udsendelsen ikke paavirker Modtagelsen, saaledes at der ikke kan opstaa Interferensvirkning mellem disse to Steder. Man regner normalt med en Basislængde mellem Sender og Modtager paa ca. 15 m. for at opnaa god »Skærmning«, og Firmaerne opgiver, at man med denne Basislængde kan maale Dybder fra 2—3 m. under Kølen.

Ved smaa Skibe kan Basislængden yderligere formindskes med Bibeholdelse af god »Skærmning« mellem Sender og Modtager, saaledes at man skulde være i Stand til at maale Dybder paa ca. 2 m. under Kølen.

Imidlertid udviser Praksis, at saa smaa Dybder kun med Vanskelighed kan registreres ved Anvendelse af de lavfrekvente Bølger.

Vedrørende Konstruktionen er følgende at bemærke:

Til Lydudsendelse anvendes som Regel ved Maaling af mindre Dybder een eller flere Slagsendere. En saadan kan drives enten af Elektromotor eller være udført som en elektromagnetisk Slagsender (Atlas Werke og Echometer A/G.) eller ved Haandkraft som en haand-dreven Slagsender eller som en elektromagnetisk Slagsender, der igangsættes ved Paavirkning af en Trykknop (Behm).

Ved Maaling af større Dybder anvender saavel Atlas Werke som Echometer en eller flere Tonesendere, en af Vekselstrøm drevet Membransender, hvis Membran under Paavirkning af Omformerens Vekselstrøm udsender en Tone, hvis Egentone i Vand har ca. 1050 Perioder.

Som Modtagere af Ekkolydbølgerne anvendes een eller flere Mikrofonmodtagere, anbragt i Tanke, der anbringes vandtæt umiddelbart paa Skibssidens Inderside. Tanken er fyldt med Vand.

I Strømkredsen mellem Modtager og Viserapparat er indkoblet et Forstærkeranlæg, indeholdende Forstærkerør og elektriske Filtre og Afstemningskredse, og hvor den fra Modtageren kommende Energi forstærkes, samtidigt med, at alle forstyrrende Lyde f. Eks. fra Skruen — Maskinen eller lignende udelukkes gennem Afstemning, og at Dæmpningen gøres tilstrækkelig stor, saa at Forstyrrelser fra Rørens Egensvingninger og fra Efterlyde fra Lydimpulsen udelukkes.

Viserapparaterne, hvor Visning af Dybdemaalingen finder Sted, er noget forskellig ved de ovennævnte Firmaers Konstruktioner, ligesom Maaleområdet varierer.

Britisk Admiralty/Hughes & Son fremstiller af Anlæg baseret paa lavfrekvente Lydbølger nu kun en enkelt Type »Challenger Deep Water Type» bestemt til hydrografiske Undersøgelser af Havene, og som kan maale Dybder op til 6000 fms. Iøvrigt fremstilles kun Magnetostruktionsanlæg. Dybdeangivelsen foregaar udelukkende ad grafisk Vej i den tidligere beskrevne Ekkograf.

Der er ialt installeret ca. 500 Anlæg, hvoraf ca. 70 er af den nye Magnetostruktions Type, saaledes at Firmaets Typer har vundet stort Indpas, naturligvis navnlig i britiske Marine- og Handelsskibe.

Behms Echolotgesellschaft i Kiel har nu forladt den tidligere benyttede Lydudsendelse ved Patronaffyring.

Viserapparatet er indrettet til Maaleomraader 0—400 eller 0—600 og Dybdeangivelsen sker gennem en Lyskurvevisning.

Der forefindes to over hinanden vandret anbragte Skalaer en øvre 0—200 som aflæses fra venstre til højre og en nedre 0—400 m. (eller 0—300 og 0—600 m.) som aflæses fra højre til venstre.

Mellem de to Skalaer kan være anbragt en tredje Skala, hvor Dybden angives ved faststaaende Lysviser, paa samme Maade som ved de ældre Konstruktioner af Behmloddet.

Loddetypen har foruden i enkelte større Marine- og Handelsskibe, vundet Indpas indenfor Trawlerflaaden, hvor den i de senere Aar er blevet installeret i en Del Fiskerifartøjer.

Dr. Behm har desuden konstrueret et Ekkolodanlæg til Brug i Luftfartøjer.

Lydimpulsen frembringes her ved Eksplosion af en Patron, og Aflæsningen af Flyvehøjden sker ved en Lyskurveaflæsning. Der kan maales Flyvehøjder 0—200 m.

I Luftskebet »Graf Zeppelin« er installeret et Behm Luftlod, hvor det har været anvendt med godt Resultat, saavel under Luftskebet's Polfart, som under senere Togter. Desuden er det installeret i flere Flyvemaskiner, hvor det synes at vinde Indpas.

Atlas Werke i Bremen er vel nok det Firma, som ihvert Fald indenfor Tyskland, har leveret flest Ekkoanlæg (ca. 700 Anlæg).

Der leveres Anlæg med optisk Visning (Røde Lampe Metoden) indenfor Maaleomraade 0—500 m., derefter optisk — akustisk Visning (hvide Lampe Metode) indtil de største Dybder.

Desuden kan tilkobles den tidligere beskrevne Ekkograf.

Echometer A/G. i Kiel er et forholdsvis nyt Firma paa Ekkolodanlæggenes Omraade. Viserapparatet har mekanisk faststaaende Viser, Dybden angives automatisk af Viseren, som standser udfor det Skalamærke, der angiver Dybden.

Ved større Dybder benyttes en optisk-akustisk Aflæsning, Ekkoet aflyttes i en Telefon, og Viseren standses ved Tryk paa en Knap, i det Øjeblik, Ekkoet høres i Telefonen. Desuden kan tilkobles en Ekkograf, hvor et Glasrør fyldt med Blæk fra en Beholder optegner Dybden paa et Diagrampapir.

Det vil formodentlig af ovenstaaende Fremstilling fremgaa, at Ekkoloddet nu har naaet et Udviklingsstrin, som gør det til et meget nyttigt Led i et Skibs Navigationsanlæg. Fra dets praktiske Fremkomst i Begyndelsen af Tyverne til nu, er dets Anvendelse saavel i Krigs- som Handelsmarinen steget enormt og vil sikkert stadig vokse.

Nekrolog.

Kommandør Louis Dornonville de la Cour er født 26. Juni 1872 i Randers, Søn af Oberst i Rytteriet Victor Dornonville de la Cour (1843—1926) og Hustru Agnes Louise f. Møller (1847—88).

Som Dreng sejlede han til Koffardis og var med Dampskibet »Geiser«, der sank i Atlanterhavet efter en Kollision med »Thingvalla«. 1889 blev han Kadet og 27. August 1894 Sekondtløjtnant. 1896—99 gennemgik han Hærens Officerskoles ældste Klasse, Artilleriafdelingen, blev 30. Oktober 1899 Premierløjtnant og var 1899—1900 med Krydseren »Valkyrien« paa Togt til Siam, Indokina, Kina, Japan og Java m. m., blev ved Hjemkomsten herfra ansat som Inspektionsofficer ved Søartilleriet, 1904 Adjutant hos Generalinspektøren for Søartilleriet og 1906—12 Lærer i Artilleri ved Søværnets Officerskole. 1908 var han Adjutant hos Eskadrechefen, 1908—10 Formand i Søe-Lieutenant-Selskabet og 1909—13 Adjutant hos Forsvarsministeren. 8. Juni 1910 forfremmedes han til Kaptajn, og 16. Marts 1911 modtog han Ridderkorset. Under Sikringsstyrkens Formering var han 1914—15 Batterichef i Panserskibet »Peder Skram«, 1915 Næstkommanderende i Panzerbatteriet »Skjold« og derefter 1915—16 Chef for Inspektionsskibet »Absalon«, der var Stationsskib ved Esbjerg, 1916—18 Stabschef i 1ste Eskadre og 1918 Chef for 1. Torpedobaadsflotille. Efter Krigens Afslutning var han 1919 og atter 1922—26 Stabschef ved den flydende Defension paa Københavns Red, Maj 1919—December 1920 Marineattaché ved det danske Gesandtskab i London og 1921 Chef for Inspektionsskibet »Fylla« paa Fiskeriinspektion ved Island. 22. Oktober s. A. blev han Kommandør, var det følgende Aar Stabschef i Eskadren og blev 9. Maj 1923

Dannebrogsmand. 1926 og 28 var han Chef for Panserskibet »*Olfert Fischer*» i Eskadre, 1928—30 Chef for Søværnets Officerskole og blev 7. September 1928 Kommandør af 2den Grad af Dannebrog. De to sidste Aar af sin Tjenestetid var han Chef for Københavns Sødefension. Han blev afskediget i Anledning af Reduktionen ved Søværnsloven af 1932 fra Udgangen af Juni s. A.

Kommandør la Cour var, som man vil se af ovenstaaende, en meget benyttet Officer, der udelukkende har helliget sig den militære Tjeneste, velbegavet, kundskabsrig og livlig. I sin Ungdom lagde han sig særlig efter Artilleri, senere blev han i en Aarrække anvendt til Stabstjeneste, hvor han paa Grund af sin Aandslivlighed, Kundskaber i de militære Fag og Evne til i klart og godt Sprog at fremstille en Sag, altid gjorde god Fyldest, ligesom der ogsaa fra hans Haand foreligger enkelte interessante Artikler i Tidsskrift for Søvæsen, hvoraf særlig skal nævnes »Spærringen af de danske Gennemsejlingsfarvande i August 1914« i Tidsskriftet for 1930. Han var flittig og i Besiddelse af stor Arbejdsevne, men ved Siden deraf en Mand, der elskede Fest og forstod at arrangere en saadan. Baade paa »*Valkyrien*«s Togt til Østasien og senere i Eskadrene fik han ofte Lejlighed til at vise fremragende Evner som Festarrangør, han forstod med smaa Midler at fremtrylle overraskende Resultater. Da han desuden var godmodig og venlig, var han vellidt af alle, der kom i Forbindelse med ham, saavel Over- som Underordnede.

Efter Afskeden svækkedes hans Helbred forholdsvis hurtigt. Han døde 27. Juli 1934 i Charlottenlund og blev begravet paa Ordrup Kirkegaard.

Kommandør la Cour blev gift 18. Oktober 1906 i Vor Frue Kirke i København med Ida Magdalene Mathisen, født 26. November 1884, Datter af Grosserer Carl Mathisen og Hustru Augusta f. Bang.

T.-J.

Översigt over forskellige Tidsskriftsartikler.

(Forkortelser: Se Tidsskrift for Søvmæn Januar 1934 S. 47).

Flaadepolitik, Strategi. Flygstridskrafteina og krigsföringen i Östersjön (T. i. S. V. 1934. S. 255). — Der Einfluss der Luftstreitkräfte auf die Mittelmeer-Situation Italiens (Lw. VI. 1934 S. 220). — Acworth kritisiert weiter (M. R. VI. 1934 S. 253).

Flaadekonferencer, Politik. The naval conference of 1935 (N. M. R. 7. VI. 34). — Baltische Politik (M. W. 11. VI. 34).

Folkeret. Samarbejdet mellem de baltiske Stater (N. T. I. R. 1934 Fasc. I S. 3). — Unions d'états (N. T. I. R. 1034 Fasc. I S. 3).

Organisation, Personel, Uddannelse. Om Massens Optragelse og om Korpsaand (M. T. VI. 1934 S. 205). — Forsvarets øverste Ledelse og Luftstridskræfterne (M. T. VI. 1934 S. 212). — Akademikerne og Værnepligten (M. T. VI. 1934 S. 228). — Heer und Flotte (M. W. 25. V. 34). — Zusammenarbeit zwischen Heer und Flotte (M. W. 18. VI. 34). — Militær Foruddannelse i Italien (M. T. VII. 1934 S. 272).

Kystforsvar, Baser. Französisch Westafrika in wirtschaftlicher, verkehrstechnischer und militärischer Beziehung (M. R. VI. 1934 S. 259).

Navigation. Die Grundlagen der Theorie der Gezeiten (M. R. VI. 1934 S. 269). — La circulation des eaux de l'atlantique nord (R. M. VI. 1934. S. 754).

Skibsbygnings- og Maskinteknik, Typer. Aircraft-carriers (Schb. 22. III., 12. IV. 34). — Present-day cruisers (Schb. 19. IV. 34). — Schwingungsdämpfung für Schiffe (W. R. H. 15. III. 34). — Klappdavit (Schb. 1. V. 34). — Motorsportboote (Z. V. I. 9. IX. 33). — Die deutschen Prüfnormen für feste Brennstoffe (Z. V. I. 12. VIII. 33).

Flyevæsen, Luftforsvar. Kan flyet erstatte noget annet ledd av sjøforsvaret (N. T. f. S. V. 1934 S. 217). — Kort Beskrivelse af Ballonparkens nye Observationsballon K. 34 (Flyv. VI. 1934 S. 95). — Flotte und Luftwaffe (Lw. V. 1934 S. 162). — Formationsflug neuzeitlicher Fliegerkampfkkräfte (Lw. V. 1934 S. 148). — Die taktischen Grundeinheiten bei der Luftstreitkräften der wichtigsten Länder (Lw. VI. 1934 S. 194). — Sprengbomben (Lw. VI. 1934 S. 196). —

Rechnerische Lösung des Bombenauftrages (Lw. VI. 1934 S. 198). — Die schiesstechnische Ausbildung der Flugzeugbesatzungen im Ausland (Lw. VI. 1934 S. 207). — Die Bombenfliegerei (Lw. VI. 1934 S. 214). — Der Jagdflugzeug im Luftschutz (Lw. VI. 1934 S. 223). — Neuzeitlicher Flugzeugbewaffnung (Becker-Kanon) (M. W. 25. VI. 34). — Flyvertropperne som Hærens strategiske Reserve (M. T. VII. 1934. S. 245).

P. A. M.

Hvor mange Aar kan et Krigsskib forblive tjenstdygtigt?

Af Kommandør Halfdan Barfod.

I »Naval and Military Record» for $31/5$ d. A. behandler Sir Herbert Russel dette Emne i Anledning af, at Slagkrydseren »Renown» netop har gennemgaaet en Hovedreparation:

»Renown» er det ellefte Hovedskib af 15 at erstatte, naar London-Flaade-Traktaten udløber i 1936. Med en Byggehastighed paa eet Skib om Aaret vil den kunne blive afløst ca. 1950. Den vil altsaa have 16 Aar igen i Linien og til den Tid have en Alder paa 34 Aar.

Han opstiller da det Spørgsmaal, om 34 Aar er en forsvarlig Alder for et Hovedskib i Linien, naar et saadant Skibs Levealder i Almindelighed sættes til 20 eller 25 Aar.

Han stiller Spørgsmaalet saaledes: Paa hvilket Tidspunkt ophører et Krigsskib at være en god Kamp-Enhed til Opfyldelse af sine Funktioner i Krigstid, og hvilke er de Mangler, der bestemmer dette Tidspunkt?

Manglerne fremkommer af 2 Hovedaarsager. Den første er, naar Skibet begynder paa forskellige Maader at vise tydelige Tegn paa at være udslidt. Den anden er, naar fremmed Rivalisering har frembragt saa afgjort overlegne Skibe, at det omtalte Skib er helt forældet og dermed ude af Klasse.

Begge Dele vil uvægerligt hænde med Tiden. De er en naturlig Følge paa den ene Side af Alder og paa den anden Side af Fremskridt; men et bestemt Aaremaal mener han ikke kan fastsættes. Udslidnings-Processens Hurtighed afhænger af, hvorledes Skibet vedligeholdes, og Forældelsen afhænger af Fremskridtenes Betydning.

Fra »Drednought«s Byggeaar og indtil Verdenskrigens Begyndelse var Fremskridtene abnormt store, og de traadte meget stærkt frem paa Grund af Rivaliseringen mellem England og Tyskland. Opretholdelsen af Flaaden i Dag er en helt anden Sag.

Efter at have brugt store Summer f. Eks. paa de 5 »Queen Elisabeth«ers Rekonstruktioner er de i Dag saa anvendelige som nogen Sinde. Et Skibs Mekanismer udsledes ikke paa een Gang. Naturligvis gaar dens Fremdrivnings-Organer og bevægelige Dele først. Skrogets Varighed er sædvanligvis afhængig af, hvad der er blevet forlangt af Skibet under Brugen. En Jager, der er bygget af saa let Materiale, at det kan bøje og bevæge sig, er det eneste Objekt, der ligefrem kan brække over, og den vil sandsynligvis efter et Aars Forløb vise sig mere anstrengt end et pansret Skib efter 10 Aars normal Tjeneste. Skønt alle engelske Hovedskibe (undtagen 3) har gjort Tjeneste under Krigen, er ingen af dem udslidte.

Naturligvis er der andre Aarsager til Forringelse af et Jernskib. En kemisk Virkning paa Pladerne foregaar stadigt. Dernæst er der Trykket paa den nedsænkede Del af Skroget, idet denne Del bærer hele Skibets Vægt mod Vandets Tryk.

I de over 50 Aar, man har haft Jern- og Staaalskibe, har intet Skib staaet i Linien mere end 20 Aar; men de blev slettede af denne, fordi de var forældede og ikke fordi de var udslidte, en vigtig Forskel. Efter at Lord Fischer havde taget Kegler ved med en flot Gestus at foretage almindelig Kassation af gamle Skibe, maa han være kommet til at forstaa, at »mangen god Tone kan spilles paa en gammel Violin«, thi han tog en Mængde af de kasserede Skibe til Naade igen og formerede dem i en Reserve, kendt under Navnet »Østersø-Flaade«. Nogle af disse »gamle Øg« viste sig afgjort nyttige, da Verdenskrigen senere udbrød.

Vil nu »Renown« være forældet 1950? Det vil sige,

vil den være blevet saa umoderne i Forhold til de seneste Hovedskibe, at det ikke længere vil være rimeligt at bevare den i første Linie. Han tilstaar, at han ikke kan forudse nogen Grund til, at den skulde være blevet det. Hvad Fremtiden vil bringe, naar Konstruktion af Hovedskibe er genoptaget af Stormagterne efter Udløbet af London-Traktaten, beror paa Gætning; men det maa antages, at »Renown» om 16 Aar stadig er velholdt og i enhver Henseende sødygtig, saa at den ikke er udslidt. Han kan ikke indse, hvorfor den ikke skulde være i Stand til at optage heldig Kamp med alt, som den kan antages at møde. Det er højst usandsynligt, at dens meget høje Fart skulde blive fordunklet. Dens 38 cm K. kan række saa langt, det menneskelige Øje kan se fra Kamp-højder i Skibe, og med mindre Ledelse fra Flyver under Slag bliver meget mere paalidelig end nu, er det meget lidt sandsynligt, at den skulde være i Fare for at blive ramt af en Modstander, som den ikke selv kan ramme. Efter dens Modernisering i 1923—24 antages dens Bulges at gøre den i Stand til at overleve et halvt Dusin Mine- eller Torpedo-Træffere.

Sandsynligvis vil ingen af dens oprindelige Kedler og kun lidt af dens oprindelige Maskineri være tilbage. Under forskellige fremmede Flag færdes Handelsdampere stadig efter 40 Aars smuk aktiv Tjeneste. »Mauretania» fortsætter stadig sin Fart, skønt det er 30 Aar siden, den søsattes, og det er ikke mange Aar siden, at den berømte Liner forbavsede Verden ved at slaa alle sine egne Rekorder og naa op paa over 26 Knob for en Atlanterhavs-Passage.

Sagen er, at der ikke kan gives nogen bestemt Tidsgrænse for et Skibs Liv. Det er udslidt, naar det er udslidt, og ikke fordi det er saa mange Aar gammelt. Det er forældet, naar dets Kampværdi ikke staar i noget rimeligt Forhold til moderne Skibe af dets egen Klasse. Udviklingen paa Søen foregaar nu ikke i pludselige

Spring, som den gjorde før Krigen. »Kong Edward«-Klassen var kun 12 Aar gammel, da Jylland-Slaget blev udkæmpet, og dog blev den ikke anset for god nok til at indlemmes i Grand-Fleet, skønt Lord Jellicoe ønskede at forøge sin »ringe Margin« i den første Del af Krigen.

Ovenstaaende er Hovedindholdet af Sir Herbert Russels Artikel. Da han i Almindelighed anses som Talerør for det engelske Admiralitet, maa de her fremsatte Tanker vel omvendt antages at være det engelske Admiralitets Syn paa Spørgsmaalet.

Dette skulde da ingen som helst Betænkelighed nære ved at lade sine Skibe blive gamle af Hensyn til deres Sedygtighed. Det regner aabenbart med, at vel vedligeholdte Skibe lige saa godt kan ride en Storm af i Atlanterhavet i en Alder af 30 à 40 Aar som det Aar, de blev færdigbygget. Derefter skulde Aldersgrænsen kunne sættes endnu højere for Skibe, der kun skal anvendes i mere lukkede Farvande. Her hjemme har vi da heller ikke næret Betænkeligheder ved at benytte gamle Skibe. Ved Sikringsstyrkens Formering i 1914 udrustedes saaledes smaa Torpedobaade paa over 30 Aar til Tjeneste i Defensions-Eskadren, og dog regner det engelske Admiralitet som foran nævnt Torpedofartøjers Levealder for kortere end store Skibes. Kanonbaaden »Falster« gjorde Tjeneste under hele Sikringsstyrken i en Alder mellem 40 og 50 Aar. Vore Opmaalingskibe har gjort Tjeneste overalt inden for Skagen 70 Aar efter deres Stabelafløbning. Under Sikringsstyrken, hvor deres Alder var mellem 50 og 60 Aar, udførte de deres Tjeneste i al Slags Vejr. Lignende Eksempler haves ogsaa fra den danske Stats civile Skibe og fra Handelsflaaden.

Hvis man kan følge det engelske Admiralitets Opfattelse, der stemmer overens med vore egne Erfaringer, saa skulde der herefter ikke være Grund til at kassere noget af vore nu tjenstgørende Krigsskibe paa Grund af

manglende Sødygtighed, saafremt de vedligeholdes vel. Der skulde derfor kun være Grund til at kassere dem, hvis de ikke som de engelske lod sig modernisere, saa at de kom paa rimelig Højde i Kampværdi med nye Skibe af deres egen Klasse.

De to Mangler, der gør vore nuværende Orlogsskibe forældede, er de samme, som fandtes ved de engelske Hovedskibe, nemlig 1) for ringe Sikkerhed mod Undervands-Beskadigelser og 2) for kort Rækning for Artilleriet.

Forøget Sikkerhed mod Mine- og Torpedo-Sprængninger kan for Skibe af Størrelser som vore kun skaffes ved udvendige Bulges. Saadanne lader sig lige saa vel anbringe uden paa gamle Skibe som paa nye, og da det maa være vigtigt for os at vinde Erfaring saavel angaaende Indretning med Pumpesystem til ved Læk at holde Skibet paa ret Køl som angaaende heldig Form for dem, maa det have Betydning at forsyne vore nuværende Orlogsskibe med Bulges — uanset deres Kampværdi —, saa at vi ikke ved Nybygning staar uden Erfaring over for Problemerne. Indtil Orlogsskibene erstattes af andre Enheder, vil de vel blive udrustet i en fremtidig Sikringsstyrke; men at sende dem ud i vore Farvande, hvor de overalt kan møde Miner og Torpedoer, uden Bulges vil eventuelt kunne koste Menneskeliv, som kunde være sparet.

Naar vore Orlogsskibe er forsynede med Bulges, vil de frembyde lige saa gode Underlag som nye Skibe af samme Klasse, og der vil derfor ingen Grund være til at kassere dem af den Aarsag. Problemet vil være løst ganske paa samme Maade som i England.

Den væsentligste Indvending mod vore Orlogsskibes Kampværdi er Kanonernes ringe Rækning. De største Afstande, hvorpaa de uden Flyver-Observation frembyder et synligt Maal at beskyde er ca. 14 km, naar Sigtbarheden tillader Skydning paa saa store Afstande. Af

Hensyn til egen Indskydning, Krængning m. m. er det dog ønskeligt, at Orlogsskibenes Kanoner har en Rækning paa 16 à 18 km.

Medens deres Kanoners Rækning oprindeligt kun var ca. 10 km, er den siden forøget omtrent til 14 km, og Spørgsmaalet er da, om den inden for rimelig Bekostning lader sig forøge yderligere.

En Forøgelse af Elevationen paa 3° gav »Peder Skram« en forøget Rækning i Forhold til »Olfert Fischer« paa 1,5 km. Kanonerne kan skyde saa langt som ønskeligt, naar deres Opstilling er beregnet dertil. Det er derfor blot denne, der skal ændres. Det kan gøres ved at forøge Portaabningerne eller ved at sænke Affutagerne. De er nemlig alle opstillet saaledes, at der kan gives dem en Depression paa 8° . Dette er unødvendigt for Skydningen. Deres Underlag kan derfor uden Skade sænkes lidt i Forhold til Aabningerne i Kanontaarne og Kassematter, saa at en Rækning paa over 16 km naas; og den anden Forældelse ved Skibene vil derved være ophævet.

Monitor-Typen er i Dag og i den Fremtid, man kan overse, lige saa anvendelig som for 70 Aar siden, da den fremkom. Vi vilde i Dag give nybyggede Monitorer en anden Armering end »Olfert Fischer« og »Peder Skram« har, men bortset herfra, maa de dog anses for gode Repræsentanter for Typen, saa at en Nybygning til os i det store og hele maatte faa samme Skrog som disse. Ved at rette de to ovennævnte Fejl ved dem, vilde vi faa en lille, men dog anvendelig Kerne i vor Flaade at bygge videre paa.

The navy and the next war.

A vindication of sea power.

By Captain Bernard Acworth, D S O., R N

Ved Kaptajnlejtant A. Legind.

Med Udsendelsen af denne Bog, har Captain Acworth som for 3 Aar siden mobiliseret de store Basuner og vandrer nu med et større eller mindre Følge omkring Jeriko i Haabet om, at det endelig skal lykkes at ryste Murene, saaledes at Staden omsider lægges aaben for de Acworth'ske Argument-Legioner.

Selv hævder den energiske Kommandør, at Følget er anseligt, at flere og flere vender Ryggen til Lord Fishers Fane og melder sig hos den Mand, hvis Vilje, om han har Evne, er i fuldt Omfang at genrejse Albions Sømagt, genrejse den saavel i Realiteten som i den britiske og Verdensoffentlighedens Bevidsthed.

Som det vil erindres gjorde Captain Acworth i «The Navies of today and tomorrow» engelsk Flaadepolitik og Flaadebygning til Genstand for en Kritik, der svaviter in modo og overvejende fortiter in re ikke undlod at gøre et stærkt Indtryk. Formens upersonlige saglige Karakter i Forbindelse med Forfatterens usædvanlige Evner som Skribent forlenede Værket med en Virkning, som maaske nok var af mere følelses- end forstands-mæssig Art.

Acworth lod sig dog ikke, som saa mange Kritikere, nøje med den negative, nedbrydende Virksomhed, men skitserede Grundlaget for den Flaade, som efter hans Mening paa langt mere effektiv Maade og for mere begrænsede Udgifter end den nuværende er egnet til at gengive Øriget dets Sikkerhed, og som evner at svare

til de omfattende Forpligtelser, der afledes af Englands Stilling som Verdensrige.

Som det var at vente, vakte Bogen overordentlig Opmærksomhed Verden rundt og blev flittig kommenteret ud fra forskellige Synspunkter i maritime Tidsskrifter.

Dette er ej heller underligt, da en Gennemførelse af de fremsatte Forslag betyder intet mindre end en Revolution, en tyk Streg over Udviklingen under og efter Verdenskrigen ja over hele den Skole, som indledtes af Lord Fisher. Det vilde blive en Revolution af udpræget reaktionær Karakter, en Tilbagevenden helt til Sejlskrigsskibstidens simple, men virkningsfulde Principper.

Acworth's Ledemotiv er Aandens Kamp mod Materien, og Materien udkrystalliseres for ham igen i Begreber som Oliefyring, Radioudvikling, Gyroteknik, Torpedoer og Flyvevæsen, Kæmpeskibene, de høje Farter og de dermed følgende kæmpemæssige Hestekræfter og Bekostninger. Feltraabene varieres derfor fra »Tilbage til Kul-Standard« over »Bort med de høje Farter og Monster-Skibene« til »Kanonen er det eneste, der dur; i Skammekrogen med Torpedoen«.

Og medens Luften endnu sitrer, og Trommehinderne er ømme efter disse vældige Basunstød rammes vi allerede af den næste Fanfare fra det acworth'ske Orkester. Den har samme Kraft, samme Klangfarve, det er det samme Tonebatteri, maaske lidt mere afstemt og harmonisk i Formen; men i Realiteten det samme. Forfatteren følger i saa Henseende den kendte artilleristiske Doktrin, der slutter med Ordene »keep on hitting«.

Man kunde jo nu være spidsfindig og spørge, om der i Realiteten er Tale om særlig mange »hits« i de talrige voldsomme Salver. Er hele denne smukke Tankebygning rigtig funderet; vil de iøvrigt paa saa overbevisende Maade fremsatte Betragtninger kunne bestaa for en nærmere Prøvelse.

Nogen Besvarelse fandtes ikke i den rent refere-

rende Gennemgang af »The navies of today and tomorrow« her i Tidsskriftet (1931, Pag. 399—441). For ikke unødvendigt at beslaglægge Tid og Plads skal jeg dog henvise til denne Gennemgang for Forstaaelsen af de følgende Bemærkninger.

Saavel om den første Bog som om den nu foreliggende gælder det, at man umiddelbart fængsles af den klare, aandfulde og frimodige Form, der er Forfatteren egen. Som allerede nævnt drøftes Problemerne sagligt og uden Antydning af personlig Tendens, hvilket i dette Tilfælde er noget af en Bedrift. Overhovedet er det maaske mere end alt andet Indtrykket af noget ethisk værdifuldt; man bevarer efter Læsningen.

Uanset hvad man iøvrigt kan mene — og det er jo naturligt, at saa opsigtvækkende Anskuelser paa adskillige Punkter indbyder til Modsigelse — er man dog nødt til med Alvor og Interesse at betragte, hvad Captain Acworth fremfører.

Jeg har nævnt, at Acworth's Ledemotiv er en Idé om Aandens Kamp mod Materien, og det er under denne Synsvinkel, hans Arbejde skal betragtes; det er imidlertid ogsaa allerede her, at den første Tvivl melder sig. Man spørger uvilkaarligt sig selv, hvad der vil ske, hvis Aanden i acworth'sk Forstand sejrer i saa høj Grad, at den teknisk videnskabelige Udvikling indenfor Flaaden skrues tilbage. Er det ikke snarere saadan, at den Aandens Kamp, der er Tale om, ikke bør være en Kamp mod Materien, men en Kamp for at beherske Materien.

Hvem, udover Captain Acworth og hans Tilhængere, tror, at man ustraffet kan undlade i fuldeste Udstrækning at drage sig Videnskabens og Teknikens Resultater til Nytte?

Vor Tid karakteriseres jo i særlig Grad af Materialismens Sejrsløb paa alle Omraader og ikke mindst paa det militære.

For Officeren gælder ubestridt, at han mere end

nogen har valgt sin Gerning ud fra ideelle Bevæggrunde. Hans Kald er i sin Oprindelse ideelt, og for ham vil Materialismen aldrig blive baade Middel og Maal; alt det, Materialismen evner at præstere, bør kun blive det Værktøj, der jævner Vejen og letter hans Stræben mod det ideale Maal. Saafremt ikke den Militære bevarer sin ideelle Indstilling, vil Videnskaben og Tekniken ganske simpelt overtage Krigens Ledelse, og Materiens Sejr over Aanden er dermed en Realitet.

Paradoksalt vilde det være, om man alene paa det militære Omraade nu er naaet til et Punkt, hvor det ikke mere er muligt militært at drage Fordel af Teknikens Udvikling; paradoksalt da hver Dag bringer nye Fremskridt og nye Muligheder; paradoksalt fordi Ungdommen, den opvoksende Slægt, i langt højere Grad end tidligere vokser op med Forstaaelse for Teknik og Mekanik.

Til dette Punkt mener Captain Acworth imidlertid, man er naaet, og derfor maa hans Ideer betragtes med særlig Varsomhed.

Jeg skal ikke trætte med en nærmere Gennemgang af samtlige de Punkter, som kalder Tvivlen frem. Set fra en lille Stats Plads forekommer det mig, at den underlegne Magt har den allerstørste Interesse i den højest mulige tekniske Udvikling og Fuldkommengørelse, naturligvis saa vidt muligt i Overensstemmelse med de bærende og grundlæggende strategiske og taktiske Grundsatninger. Dette maa stadig holdes for Øje, selv naar det iøvrigt er rigtigt at anerkende visse Betragtninger, der søger at tilbageføre og simplificere Søkrigsførelsen.

Fra tysk Side kan der da ogsaa føres uomstødelige Beviser for, at den stærke Materiel- og Vaabenophobning paa enkelt Køl ikke absolut kan siges at være forkert i Princippet.

Acworth bekæmper det langtrækkende Skyts og hævder, at man nu er naaet ud paa Afstande, hvor Mulig-

heden for Træfning er minimal, og hvor de Data, man kan faa til det komplicerede, videnskabelige og minutiøst virkende Ildledelsesapparat i Henseende til Nøjagtighed ikke staar i noget rimeligt Forhold til de anvendte meget kostbare Instrumenter. Det store Kaliber og det dermed følgende relativt ringe Antal Skud i Forbindelse med den hurtige Udslidning, saafremt der blot skal udføres den nødtørftigste Øvelsesskydning med Kaliberammunition taler efter Forfatterens Mening imod den overordentlige Bekostning, som det svære Kaliber medfører.

Ser man paa Kamperfaringerne, synes Acworth dog at modsiges deraf, at Englænderne saavel ved Falklandsøerne som paa Doggerbank kunde takke det langtrækkende Skyts for de heldige Resultater.

Captain Acworth betragter de høje Farter med overordentligt Despekt og er nærmest tilbøjelig til at anse dem som en Art Luksusegenskab. Hans Betragtningmaade gælder i og for sig samtlige Skibstyper, idet han overalt lægger større Vægt paa Kampkraft og Beskyttelse end paa Farten. Selvom man nok med megen Skepsis maa vurdere de fremsatte Betragtninger, er man dog paa den anden Side tilbøjelig til at slutte sig til Captain Acworth, naar han spørger, hvilke Opgaver der med Udsigt til Held kan løses af de moderne Traktatkrydsere, især den 10 000 ts Washington Krydser.

En særlig kraftig Kritik kommer til Orde overfor Lord Fishers Anti Undervandsbaadskampagne, og den mod Undervandsbaadene tilvejebragte Sammentrækning og Ophobning af Materiel betegnes som det mest slaaende Bevis paa Overvurderingen af Materiefaktoren. Det forekommer dog tvivlsomt, om Konvojsystemet alene var tilstrækkelig til at naa det ønskede Resultat. Mon ikke Lord Fishers offensive Anti Undervandsbaadskrig var den nødvendige Forudsætning for Konvojsystemets Succes?

Torpedoen angribes med overordentlig Voldsomhed, og det hævdes, at den efterhaanden har faaet en Plads,

som hverken Udviklingen eller Krigserfaringerne berettiger den til. Utvivlsomt kan Captain Acworth regne med fuld Tilslutning, naar han udtaler: «Does not the experience of the late war demand that this weapon should be frankly examined by those with no torpedo axe to grind»; men det er selvfølgelig umuligt at følge ham, naar han fortsætter: «with a view to its final abolition from all future surface vessel».

Saa let lader Torpedoen sig ikke dimittere. Forfatterens Syn paa dette Vaaben er det traditionelle engelske, ligesom den tyske Marine altid har præsteret dets bedste Advokater. Kapitanleutnant Rudolf Junker skriver saaledes i Marine Rundschau 1931:

„Es reizt besonders, auf die Ergebnisse der englischen Waffenvirkung in der Skagerrakschlacht hinzuweisen. Nach dem amtlichen deutschen Seekriegswerk ergeben sich hierbei folgende Tatsachen: Durch 4598 verfeuerte schwere Geschosse wurden 100 Treffer (2,17 %) erzielt. Mit 74 geschossenen Torpedos wurden 5 Treffer erreicht, das sind 6,8 %. Es ergibt sich hieraus die eigenartige Tatsache, dass die von dem englischen Torpedospezialisten viel geschmähte Torpedowaffe in der Skagerrakschlacht auf englischer Seite genau das Dreifache an Trefferprozenten wie ihre ältere Schwester, die Artillerie, aufzuweisen hat.

Noch schlagender für die Wirksamkeit der „unwirksamen“ Torpedowaffe sind die Zahlen an versenkten deutschen Schiffen in dieser Schlacht. Der grosse artilleristische Munitionsaufwand der Engländer hatte nach stundenlangem Geschützfeuer den Erfolg, den flügelahnen Kleinen Kreuzer „Wiesbaden“ so zuzurichten, dass er in den Morgenstunden des 1.6 endlich sank. Bei den mehrfachen Tagangriffen der deutschen Torpedobootsflottillen, die auf das artilleristisch nicht gebundene, also über seine gesamte schwere und mittlere Artillerie zur Abwehr verfügende Gros erfolgten, wurde nur das Torpedoboot „V 27“ bei dem Schlachtkreuzerkampf durch Zerstörerartillerie vernichtet. Ausser diesen deutschen Schiffsverlusten wurden „Lützow“ und „V 48“ durch Geschütztreffer so schwer beschädigt, dass sie so gut wie ausfielen. Ihre Versenkung erfolgte aber durch englische bzw. deutsche Torpedos, wobei noch hinzugefügt werden muss,

dass „Lützow“ in erster Linie mit Rücksicht auf die erwarteten englischen Zerstörerangriffe, aufgegeben wurde. Alle übrigen Schiffsverluste, „Pommern“, „Frauenlob“, „Rostock“, „V 29“ und „V 4“, entstanden durch den englischen Torpedo, wozu man gerechterweise auch noch den Verlust der „Elbing“ hinzurechnen muss, denn dieses Schiff stiess mit der „Posen“ zusammen bei dem Versuch, mehreren englischen Torpedos auszuweichen. — Es ergibt sich also die unumstössliche Tatsache, dass es der englischen Torpedowaffe vorbehalten war, einen gewissen Ausgleich für die schweren englischen Materialverluste der Tagschlacht herbeizuführen. Kein deutscher Torpedospezialist hat diese Tatsachen bisher irgendwie gegen die Artillerie ausgeschlachtet. Mit seiner unberechtigten Kritik hat Acworth gleichzeitig den englischen Zerstörerbesatzungen und ihren 618 Toten kein schönes Denkmal gesetzt; im Gegensatz hierzu ist das deutsche Seekriegswerk voll des Lobes über den Opfermut und Schneid dieser tapferen Seeleute und stellt somit das hohe Lied für englischen Torpedobootsgeist dar.

Auf deutscher Seite sind die Vergleichszahlen zwischen den beiden Waffen aus Gründen, auf die noch einzugehen sein wird, nicht ganz so günstig, immerhin schneidet die Torpedowaffe auch hier nicht schlecht ab. Von den 109 geschossenen Torpedos sind 7—8 für die Versenkung eigener Schiffe verschossen worden. Mit dem Rest von rund 100 Schuss wurden 3 Treffer („Marlborough“, „Shark“ und „Nomade“) erzielt. Nicht unwahrscheinlich ist nach englischen Berichten ein weiterer Treffer auf „Invincible“; es wurden also 3 0/0 bzw. 4 0/0 Treffer erreicht gegenüber 120 Treffern = 3,33 0/0 bei 3597 Schuss der schweren und 107 Treffern = 1,15 0/0 bei 9252 Schuss der mittleren und leichten Artillerie. Nun ist es allerdings zweifellos richtig, dass die Torpedowaffe, wen man von der Erfolge der U-Boote absieht, nicht die Erfolge gehabt hat, die man von ihr erwartete. Dass der Torpedospezialist trotz der keineswegs gegen die Waffe sprechenden Trefferzahlen diese Tatsachen stillschweigend anerkennt, ist psychologisch leicht zu erklären, da er aus der Friedenzeit her ganz andere Trefferprozent gewöhnt war.

Wie jede Spezialwaffe ist auch die Torpedowaffe bestrebt, durch rücksichtslose Aufdeckung der gemachten Fehler und möglichste Beseitigung der erkannten Schwächen die Ergebnisse bei einem künftigen Einsatz zu verbessern. Dieses

Bestreben hat ja gerade Acworth veranlasst, gegen die Technisierung der Waffen ins Feld zu ziehen, ein durchaus gesundes Unterfangen, soweit es sich darum dreht, die bei der menschlichen Unvollkommenheit immer zutage tretenden Auswüchse einer rage de perfection zu beschneiden. Man muss ihm dabei aber selbst den Vorwurf der rage de perfection machen, denn er hat den sachlichen Boden verlassen, und das Kind mit dem Bade ausgeschüttet.²

Hertil følger Kapitänleutnant Junker nogle interessante Betragtninger over Vaabnernes Præcision, Torpedoen som Chancevaaben, Torpedosalven, Nødvendigheden af Torpedoarmering i de forskellige Skibstyper samt om Torpedoen som Forsvarsmiddel. Betragtningerne er ikke særlig nye eller originale; men de er fremsat med megen Klarhed og advokatorisk Kraft.

Acworth's Opfattelse af Flyvevaabnet vilde være særligt beroligende for den stadig større Skare, som med Skræk imødeser Faren fra Luften, beroligende, saafremt den var afgjort rigtig. Erfaringsgrundlaget synes dog endnu for spinkelt til herpaa at henvise Flyvevaabnet til Rollen som sekundært Bølgevaaben. Hans Mening om Flyvevæsenets manglende Evne til at imødegaa Faren fra Luften synes derimod indtil videre at skulle staa uimodsaagt.

Spørgsmaalet om Genindsørsel af Kul som Brændsel i den engelske Flaade er ikke umiddelbart let at tage Stilling til. Mig forekommer det, at Forfatterens Betragtninger paa dette Omraade er vanskelige at imødegaa. Det er vel et Spørgsmaal om de tekniske, økonomiske og taktiske Fordele, som opnaaes ved Oliefyringen, staar i rimeligt Forhold til den Forringelse af det britiske Verdensriges strategiske Situation, der er en direkte Følge af, at man ikke mere selv er Herre over Brændstofproduktionen. Spørgsmaalet om Samfundsøkonomien i Storbritannien berøres ogsaa paa alvorligste Vis af dette Problem.

Efter disse ret summariske Bemærkninger, der i det væsentlige tager Sigte paa Captain Acworth's fundamentale Tanker, saaledes som de kom til Orde i »The navy of today and tomorrow«, skal jeg forsøge at give en Oversigt over Indholdet af den nu udkomne »The navy and the next war«.

»Naval Insecurity« hedder Overskriften over 1. Del. Der begyndes med en Paavivning af, hvorledes Kravet om »Fred for enhver Pris« bevirkede en fuldkommen Forvirring indenfor Englands offentlige Mening. Mr. Baldwin gav denne Krigsfrygt Udtryk i følgende Ord: »One more war in the West, and the civilisation of the ages will fall with as great a shock as that of Rome«. Offentligheden forledes til at tro, at Ungdommen i Millionhære, som Tilfældet var i sidste Krig, vil blive mejet ned af Maskingeværer, Tanks, Gas, Gift osv., og samtidig paastaar man, at London og andre større Byer vil blive angrebet af Flyvere med Brandbomber, Gas og Gift. Begge Dele kan ikke være Tilfældet. Saafremt England har Ret i at indstille sig paa Faren fra Luften, vil det militære Blodbad paa Fastlandet aldrig finde Sted. Hvis omvendt England faar frie Hænder til at foretage de mægtige Forberedelser, som er nødvendige for Operationer paa Fastlandet, maa Truslen fra Luften med et mildt Ord være overdreven.

»Afraid of everything we are unprepared to defend ourselves against anything. Instead we have saddled ourselves with the cost of an Air Force that cannot defend us from the air, an Army that cannot undertake Continental warfare on the scale apparently contemplated, and a Navy that cannot even guarantee the food-supply of this teeming island«.

Forfatteren gaar videre og søger at paavise, at det er den saakaldte »Air-Terror«, som er Skyld i den Forvirring, der omgiver det nationale Forsvarsproblem, og som siden 1920 har medført Forsvarsudgifter til et Beløb af £ 1,717,439,450 og dog har ladet hver af Forsvarets

tre Hovedgrene ude af Stand til at løse de Opgaver, for hvis Løsning de eksisterer. Denne »Air Terror« bliver som psykologisk Faktor særlig grundig behandlet, og man kan nok sige, at Forfatteren ikke paa nogen Maade lader sig friste til en Overvurdering af det mest moderne Vaaben, tvært imod. Pag. 32 udtales saaledes:

„Though the most shameless exaggeration surrounds the potential ruin threatening from the air; though the reality of the menace is a pale shadow of the threat, the spirit inspiring indiscriminate bombing is an assassin spirit utterly alien to the British people and, indeed, to France, the only country, it is well to repeat, from which this evil spirit can actually be embodied in bombs over London. If the slaughter of non-combatants is now to be regarded as a permanent feature of British strategi, why spend hundreds of millions in maintaining so inefficient means of sabotage? Has the nation forgotten, to quote Mr. A. H. Pollen, that „The long-range guns of the Navy could flatten out more towns, and kill and maim more women and children in a one day's coastwise cruise, than all the squadrons of aeroplanes we are ever likely to possess could manage in all the flights the could ever make“?

On one point, and on one point alone, is all aerial opinion unanimous: aircraft cannot defend London, as has been proved again and again in peace exercises, and as Lord Trenchard and other heads of the Air Force have reminded us. The Air Ministry tacitly admits this by building more than two bombers for every fighter.

Attack on defenceless people, leading to reprisals and counter-reprisals, is the new means to which Great Britain is invited to look for the defence of an Empire and 80,000 miles of sea communications. Very well then: why does not the British Government save twenty millions a year on the Air Force by making naval bombardment the instrument of terror and reprisals? Can it be that the Women and children, the old and the infirm, of the French coast towns are not considered to be satisfactory bomb-fodder? Can the blood of Parisian women and children alone satisfy the blood-lust of bombed Londoners. Or is it that the Government and the nation are uneasily aware that the Royal Navy might refuse to be made the instrument of the shameful and co-

wardly policy of reprisals which never did, and never will, obtain a decision against a brave and high spirited people.

No useful purpose can be served by multiplying such questions, or indeed, by pursuing further that airial dementia which has changed Great Britain from a calm and courageous nation of men into a land of hysteria“.

Den politimæssige Anvendelse af Bombardements-flyvemaskiner saavel af Franskmændene i Afrika som af Englænderne i Irak og mod Kurdere og Arabere viste sig at være en skæbnesvanger Fejltagelse med katastrofale Følger for Prestigen. Overalt havde det været nødvendigt at anvende militære jordbundne Styrker til at genoprette den Orden, som Luftfartøjerne var sat ind for.

Spørgsmaalet om Englands Tilførsler af Levnedsmidler og Brændsel anses for et af de vigtigste, og det falder naturligt, naar Forfatteren gør sig til Talsmand for den højeste Grad af Selvforsyning. Specielt er han Talsmand for Kullet's Genindførelse subsidiært for Etablering af Mulighed for alternativ Fyring med Olie og Kul.

„Without a sustained supply of foreign oil. under the control of international financial influence, the Air Force cannot leave the ground; the mechanised Army cannot operate; 9,000,000 tons of British merchant ships cannot steam; a large and growing proportion of our land transport cannot turn a wheel; and an ever increasing proportion of our industry closes down.“

Den militære Stilling, som i Øjeblikket er karakteristisk for det britiske »Commonwealth of Nations« opgøres af Forfatteren summarisk saaledes:

1. For 38 weeks in the year we depend on seaborne food carried to us over 80,000 miles of sea.
2. The three defence services, and a large proportion of our merchant fleet, transport, and industry, depend for their power to move upon oil from foreign lands who are either already hostile, or who would almost certainly be hostile should we attempt to blockade a European opponent.

Our unnecessarily great dependence upon foreign food, and our total Naval dependence upon foreign fuel, have now turned our position from a source of strength into a source of Weakness.

3. Instead of internal unity we are torn by faction, a large section of the nation having pledged itself to „peace at any price.“

4. More than 2,000,000 are unemployed, their maintenance involving a charge little short of four-fifths of the cost of the defence services.

5. Our communications with the East, via the Suez Canal are precarious.

6. Our hold on India is being voluntarily relaxed, and thus our control of the harbours and bases in the great sub-Continent.

7. Russia is hostile, and in the likely obstruction, if not active hostility, of Persia and Afghanistan the road to a „self-determined“ India is open to Communist conquest.

8. Japan, pin-pricked, deserted, and overcrowded, armed to the teeth and in a warlike mood, dominates the East, in which a vast continent restricts its population to a few millions while making no appreciable contribution to its own defence.“

Efter denne, det skal indrømmes, lidet opmuntrende Status, følger en Sammenligning mellem de Flaadestyrker, som ventelig vil være tilstede i Storbritannien, Frankrig, Italien, Japan U. S. A. og Tyskland ved Udgangen af December 1936. Hvad angaar Battle-ships, da har den engelske Slagflaade skønt af relativ høj Alder dog endnu stor Kampkraft. Dens Hovedsvaghed ligger i de enkelte Skibes overordentlige Størrelse, der medfører, at der udenfor selve Øriget kun findes utilstrækkelige Dokningsmidler. For Krydserne, Destroyerne og Undervandsbaadene karakteriseres Situationen som opskræmmende.

Slagflaaden er utilstrækkelig, saafremt der opstaar en Kombination af andre Sømagter imod Storbritannien.

Krydserflaaden, der skal gøre Tjeneste saavel ved Slagflaaden som til Forsvar af Nationens Levnedsmiddel-

og Brændstofforsyning er utilstrækkelig selv med en enkelt Modstander som Frankrig, Japan eller Italien.

Dertil kommer yderligere de enkelte Skibstypers Kvalitet, og det hævdes, at samtlige de nævnte Stater med Undtagelse af Storbritannien ved Udgangen af 1936 vil have Flaader, der næsten udelukkende bestaar af moderne Skibe. Ved Hjælp af forskellige Tabeller søger Forfatteren yderligere at paavise, at de engelske Skibe hver for sig er svagere end de tilsvarende fremmede.

„The fact is that fighting power has been sacrificed in british construction on the altar of speed and luxurious accommodations, and it is evident that in spite of the strain after speed — the least valuable characteristic of a British fighting ship — we have failed even in this.“

Situationen i Østen: Det er vel nok Englands mere og mere vanskelige Stilling i Orienten, der i Øjeblikket særlig beskæftiger og foruroliger Statsmændene. Japan er det store Spørgsmaalstegn. Dette Lands voksende Konkurrence, dets Fremtrængen overalt, hvor Mulighed byder sig, og ikke mindst dets imponerende Krigsberedskab bringer det Øjeblik nær, da selv the man in the street kan se, at Englands Magt og Indflydelse staar for Fald. Forfatteren anser det for en Fejl, at det store tyndt befolkede australske Kontinent saa energisk holdes lukket for japansk Indvandring. En saadan Indvandring vilde være en Sikkerhedshedsventil; nu ligger Australien forsvarsløst hen, saafremt Udviklingen medfører Krig mellem Japan og England.

Den nye store Flaadebasis i Singapore kaldes kort og godt »The Singapore blunder«, og hermed er Forfatterens Indstilling givet.

Captain Acworth beklager meget stærkt, at Washingtontraktatens Bestemmelser hindrer England i at udbygge Hong-Kong til en 1. Kl. Basis. Denne Havn har alle Betingelser for at blive Østens Scapa Flow. Den er

den naturlige Basis for britiske Operationer i Kina Havet. Som Forholdene er nu, maa det forudses, at Hong Kong i Løbet af faa Dage vil falde for et energisk japansk Angreb. Følgerne er vanskelige at overse.

Der foretages en Sammenligning mellem de japanske og engelske Flaadestyrker og derefter optrækkes i store Omrids Forløbet af en tænkt Konflikt mellem de to Lande. Egentlig mener Acworth, at Hong-Kongs Fald og den dermed følgende Afspærring fra det kinesiske Marked vil være ensbetydende med Krigens Afslutning. For imidlertid at føre Tankeu helt til Ende gaaes der ud fra, at hele den engelske Flaade er samlet i Singapore 2 Maa-neder efter Krigens Udbrud. Den vestlige Halvkugle er blottet for britiske Krigsskibe, en Situation som meget vel kan tænkes at friste en eller anden europæisk Magt. Det eneste Alternativ er en Deling af Flaaden, saaledes at der i Vesten efterlades og til Østen sendes tilstrækkelige Styrker »to suffer inevitable defeat in either or both scenes of action.«

Hong-Kongs Fald i Forbindelse med Handelsblokaden overfor England skaffer Japan frit Spil i Kina og kan tænkes at føre saavel til Opgivelsen af Australien som til Opgivelsen af Singapore som Basis. Det vil være taabeligt at vente, at Japan vælger at operere 3000 Sømil fra sine Støttepunkter. Det strategiske Initiativ vil ligge hos Japan, der vil koncentrere sin Flaadevirksomhed i det kinesiske Hav. Hverken Styrkerne i Singapore eller Australien behøver at frygte et direkte japansk Angreb. Singapores og Australiens Skæbne vil være afgjort med Udfaldet af Kampene i det kinesiske Hav.

„No enemy admiral possessed of his senses would conveniently approach Singapore for action, thereby relieving the British Fleet of the strategical difficulty, if not impossibility, of facing battle 2,000 miles from its nearest base and docking facilities. On the contrary, the Japanese Fleet supporting the blockade of the China ports would be ready to

accept battle north, not south, of Hong-Kong. It will thus be seen that the strategical initiative would lie entirely with the admiral in the Japanese flagship“.

„The fact is that Singapore is useless as a naval base if Hong-Kong is not also in our possession. With a properly equipped Hong-Kong in British hands, the defence of Singapore, and its equipment as a great naval arsenal, is redundant“.

Muligheden af U. S. A.'s Intervention omtales; men det fraaraades at knytte for store Forventninger til en saadan Eventualitet.

„Great Britains position in the East is no longer tenable should she, unsupported, be challenged at sea“.

I den europæiske Krig, som derefter omtales regnes ikke med Amerika som Deltager paa nogen Side og specielt ikke imod England; ikke fordi en saadan Ulykke i og for sig er utænkkelig; men fordi det britiske Folk „have unanimously decided to regard such a quarrel as „unthinkable“. Forfatteren afstaar ligeledes fra nærmere at antyde den Kombination af to eller flere europæiske Magter mod England, som danner Forudsætning for hans Betragtninger, men overlader til Læseren at anstille de fornødne Overvejelser.

Saafernt ikke Folkeforbundspagt, Locarno Traktat og Kellog Pagt skal betragtes som „scraps of paper“ anses det for udelukket, at England kan forblive udenfor en større europæisk Konflikt. I Konsekvens af Forfatterens tidligere omtalte Anskuelser vedrørende Luftkrigen, vender han sig først til dette Omraade. Som Følge af den fra saa mange Sider og ikke mindst af Ministre fremsatte Mening om den eminent Fare fra Luften, forventes det, at Flyvevæsenet og den til dette knyttede Industri vil ekspandere efter en overordentlig Maalestok. De opnaaede Resultater og de skete Ødelæggelser vil imidlertid komme til at staa i skærende Misforhold til Anstrengelserne.

Der vil øjeblikkelig blive erklæret Blokade; paa Grund af den utilstrækkelige Krydserstyrke kan Blokaden dog ikke blive effektiv og nærmer sig derfor, i hvert Fald i de Neutrales Øjne, til Søroveri. Oliepriserne vil stige til fantastiske Højder. 8 000 000 ts Brændstof vil være prisgivet nogle faa Araberes Forgodbefindende. Til Forsvar af Levnedsmiddel og Brændselstransporter haves ikke tilstrækkelig mange Krydsere eller rettere, der haves slet ingen, og da Konvojer kræver Eskorte, maa man hertil anvende Destroyerne, af hvilke i hvert Fald Halvdelen er bundet til Slagskibsflaaden. Konvojerne er hjælpeløse overfor Krydserangreb; man nødsages til at forstærke dem med Slagskibe og svækker følgelig Slagsflaaden. Paa dette Trin af Udviklingen vil det blive nødvendigt at trække Luftstyrkerne tilbage fra deres Virksomhed med at nedbryde Fjendens Moral. Desværre har en kraftig Propaganda bibragt Offentligheden den Tro, at Sejren takket være denne Luftstyrkernes Virksomhed netop var indenfor Rækkevidde. Nu maa disse Styrker sættes ind i en desperat Kamp til Forsvar af Nationens Levnedsmiddel og Brændselsforsyning. „Too late it would be learned that aeroplanes can play as great a part in the defence of sea communications as can a Navy protect a pipe-line on foreign soil.

„Sea actions would show that not only have we now an inadequate number of ships to defend our trade, let alone to attempt a blockade, but that with such ships as we have we should be continually faced with defeat owing to their weakness in guns and protection. In the test of war the truth would be learned that great tonnages and excessive speed are no substitutes for numbers of ships well protected from gunfire, and properly armed“.

De følgende Kapitler, der udgør Bogens 2. Del med Overskriften: „The Navy and the last war“ er, saavidt det kan ses in extenso overført fra Captain Acworth's første Bog, og der skal derfor for disse Kapitlers Ved-

kommende henvises til den tidligere omtalte Gennemgang her i Tidsskriftet. Det drejer sig om Afsnittene: *The last war at sea; The true lessons of the war; Lessons of the war misapplied.*

3. Del omfatter ligeledes enkelte Afsnit, som vi tidligere har stiftet Bekendtskab med. Overskriften: *«A new Navy»* angiver, at Forfatteren her begynder paa den positive Del af Opgaven, Fremsættelsen af de grundlæggende Betragtninger, hvorefter den nye Flaade bør sammensættes.

Som den første konstruktive Gerning nævnes Afskaffelsen af Air Ministry og af det selvstændige Air Force. Det hævdes igen, at Luftfartøjer intet kan forsvare; at de er ude af Stand til at indtage en Stilling og holde den, hvorfor de ej heller kan tilkæmpe sig en Afgørelse, og det er for at naa en Afgørelse, at man overhovedet gaar til Krig.

Hvad Hæren angaar, da mener Captain Acworth, at dens fremtidige Styrke og Sammensætning maa afhænge af, om Storbritannien genoptager den traditionelle Ø Strategi, eller om den sidste Krigs Fastlandsstrategi skal fortsættes. Vælger man det første, maa Hærens fuldstændige Mekanisering underkastes fornyet Overvejelse med Henblik paa en Forøgelse af Fodfolksstyrkerne og en Reduktion af Antallet af Maskiner.

Da Forfatterens Opfattelse af det ideelle nationale Forsvar er i Overensstemmelse med den maritime Politik, der med forholdsvis smaa Tab førte England gennem Napoleonskrigene, mener han, at Hæren bør bringes paa en Fod, der tilfredsstillende en væsentlig maritim Politik.

I Kapitlet om Strategiens Grundsætninger fremsættes nogle Betragtninger, som er sikker paa en vis Interesse. Om Strategi og Taktik som Begreber siges saaledes:

„Sound Strategy is the imposition upon an opponent of a certain course of action which compels him to act, and to limit his activities, within certain definite bounds,

prescribed partly by natural forces and partly by the will of the opposing strategist who thus wields what is known as the strategical initiative.

Sound tactics, on the other hand, is the efficient handling of situations — the battles — that arise out of the necessities of the overruling strategical situation.

Strategy is thus purely a matter of the mind, necessitating in the strategist, if there be one, no personal qualities of physical fearlessness, quick judgment, leadership, or popularity. Cold and calculating reason alone is required. Indeed, sound strategical thought may be quite impersonal, as before the advent of Lord Fisher it was, being in truth a traditional habit of thought, built up by centuries of experience and handed on from generation to generation.

The tactician, on the other hand, requires all those virtues with which the strategist can dispense, the strategical mind being in no way essential to him, and indeed seldom to be found in company with the other warm and human virtues and sympathies marking the great tactician. The tactician works unconsciously within a doctrine — a philosophy of war — which is native to him, and which has no need of his power of analysis. In Lord St. Vincent, the great strategist, and Nelson, the heroic and unrivalled sea-commander, we have the supreme climax of a brilliant tactician consummating the plans of a sound strategist“.

Efter at have paatalt det urimelige i ved internationale Overenskomster at standardisere ikke blot Tonnager og Typer men ogsaa de vigtigere Træk indenfor de enkelte Klasser skrider Forfatteren derefter til en mere indgaaende Redegørelse for den nye Flaade, The Navy of tomorrow.

Han indleder med at udtale, at Flaaden skal planlægges, bygges og uddannes til et velafbalanceret Hele, der byder Mulighed for at opnaa en afgørende og overvældende Sejr over Fjendens Hovedflaade, naar Flaaderne mødes. Det afgørende bliver i Fremtiden som i Fortiden Artillerikampen mellem Slagflaaderne.

Ud fra denne Betragtning maa Flaaden bygges op og de forskellige Skibstyper bestemmes. Hovedtrækkene

bliver: flere og mindre Slagskibe, Afskaffelse af Slagkrydseren og Indførelse af en Panserkrydser paa Størrelse med de nye Slagskibe. Afskaffelse af Destroyere, Flaade-Undervandsbaade og Aircraft-Carriers samt Indførelse af 2 nye Krydsertyper, en 2. Kl. og en 3. Kl. Krydser.

Et af Englands største Værfter har beregnet og tegnet Skibene til en saadan Flaade, og Tegningerne findes i Bogen, endvidere har Udgiveren af Jane's Fighting ships paa Grundlag af disse Tegninger udført nogle Billeder, der giver et Indtryk af, hvorledes Skibene tager sig ud paa Vandet. Nedenfor angives Hoveddataene for de forskellige Typer:

Slagskibet:

Tonnage	11,980
Hestekraft	9,500
Kedler	6 kulfyrede Yarrow Kedler
Brændsel	1,200 ts Kul
Fart	17,5 Knob
Aktionsradius	6,500 Miles
Panser	30,48 cm Panserbælte og Barbetter 7,62 cm Panserdæk.
Panservægt	3,350 ts
Kanoner	seks 34,3 cm fire 12 cm ALK og fire 3 pounds

altsaa et all big gun ship i lille Udgate.

Kanonerne er opstillet i Dobbeltaarne, to Taarne for og et agter. Der findes ingen bulges, men en gennemført vandtæt Inddeling med et langskibs vandtæt Skot i hver Side i Sidepansrets Længde.

Panserkrydseren:

Tonnage	11,250
Hestekraft	25,000
Kedler	12 kulfyrede Yarrow Kedler
Brændsel	1,500 ts Kul
Fart	23,5 Knob

Aktionsradius	5,500 miles
Panser	Hovedpanserbælte og Barbetter 20,32 cm. Panserdæk 7,62 cm
Kanoner	seks 23,4 cm fire 12 cm og fire 3 pounds.

De 23,4 cm Kanoner er opstillede, som det svære Skyts i Slagskibet. Paa Grund af Skibets mindre Bredde er der ikke Plads til tilsvarende langskibs Skodder som i Slagskibet.

2. Kl. Krydseren:

Tonnage	3,650
Hestekraft	27,000
Kedler	10 kulfyrede Yarrow Kedler
Brændsel	900 ts Kul
Farth	27 Knob
Aktionsradius	6,000 miles
Kanoner	seks 15,2 cm to 76 mm ALK og fire 3 pounds.

Kanonerne er opstillet enkeltvis 2 forude, 2 midtskibs og 2 agter.

3. Kl. Krydseren:

Dette Skib er ikke blevet tegnet og beregnet, men Acworth mener, at det med 2000 ts og 3000 Hestekræfter kan præstere 20 Knob. Krydseren skal føre fire 15,2 cm Kanoner, og Forfatteren mener, at dette Skib vil være velegnet til med udmærket Resultat at løse mange af de Opgaver, som nu er tillagt Destroyerne.

De resterende Typer: smaa Undervandsbaade, Flodkanonbaade samt Inspektions- og Opmaalingsskibe m. fl. bør konstrueres under udelukkende Hensyntagen til disse Typers specielle Opgaver, idet det maa holdes for Øje, at Farten i alle tre Tilfælde er den mindst væsentlige Faktor.

I 1936 vil den samlede Tonnage for Englands Flaade være nærlig 1 250 000 ts fordelt paa de forskellige Skibsklasser. Tænker man sig en Flaade med samme samlede Tonnage, men sammensat som af Captain Acworth foreslaaet, og forudsætter man samme Tonnage som nu an-

Tabel I.

Klasse	Antal	Samlet Kanón Antal	Beskyttelse	Gennem- snitlig H. K.	Gennem- snitlig Olie Beholdn. Tons	Aktions- radius Miles	Fart i Knob
Slagskibe	12	80 38,1 cm 18 40,6 - 144 15,2 -	33 cm Bælte 20,3 cm Barbette (Nelson dog sværere Panser)	45,000	3,400	4,400	23 ¹
Slagkrydsere.....	3	20 38,1 - 12 13,9 - 30 10,1 -	22,8 cm Bælte 15,2 cm Barbette	123,000	4,100	4,400	31
Krydsere med 20,3 cm K.....	15	120 20,3 -	ingen	80,000	3,000	10,000	32
— — 15,2 - -	35	125 15,2 -	Nye Skibe ingen Forældede 7,6 Bælte ingen	40,000	1,200	?	29
Torpedobaade Destroyere.....	116	464 12 -	ingen	36,000	470?	4,000?	35
Undervandsbaade.....	41	—	—	—	—	—	16
Aircraft Carriers	6	9 15,2 -	—	63,000	4,000	6,000	27
		39 varierende af mindre Kaliber					
Sloops	30	60 10,1 cm	—	2,000	—	—	16
Ministrygere.....	28	28 10,1 -	—	2,000	—	—	16
Flodkanonbaade.....	19	—	—	2,000	—	—	14
Inspektions- og Opmaalingskibe m. m..	12	—	—	—	—	—	—
Samlede Skibsantal	317	—	—	—	—	—	—

¹) Denne Fart betegnes som legendarisk, da Farten er betydelig reduceret ved Anbringelsen af bulges.

Tabel II.

Klasse	Antal	Samlet Kanon Antal	Beskyttelse	Gennem- snitlig H. K.	Gennem- snitlig Kul Beholdn. Tons	Aktions- radius Miles	Fart i Knob
Slagskibe	25	150 34,3 cm	30,4 cm Bælte og Barbatter 7,62 cm Panserdæk Kul Bunker	9,650	1,200	6,500	17,5
Panserkrydsere.....	40	240 23,3 -	20,3 cm Bælte og Barbatter 7,62 cm Panserdæk Kul Bunker	25 000	1,500	5,500	23,5
2. Kl. Krydsere.....	82	492 15,2 -	Kul Bunker	27,000	900	6,000	27
3. - —	75	300 15,2 -	Kul Bunker	3,000?	350?	6,000?	20
Undervandsbaade.....	38	—	—	—	—	—	12
Minestrygere.....	28	56 12 -	Kul Bunker	2,200	—	—	12
Flodkanonbaade.....	19	—	—	—	—	—	14
Inspektions- og Opmaalingskibe m. m..	12	—	—	—	—	—	—
Samlet Skibsantal.....	319	—	—	—	—	—	—

vendt til smaa Undervandsbaade, Flodkanonbaade, Inspektions- og Opmaalingskibe m. m. vil der til Raadighed være 1,200,000 ts til Fordeling mellem Slagskibe, Panzerkrydsere, 2. og 3. Kl. Krydsere. Ved Anvendelse af Forholdstallene 2:3:2:1 faaes da: 300,000 ts til Slagskibe, 450,000 ts til Panzerkrydsere, 300,000 ts til 2. Kl. Krydsere og 150,000 til 3. Kl. Krydsere. For at lette Sammenligningen mellem denne og den nuværende Flaade vedføjes Tabellerne I og II af hvilke den første angiver den nuværende Flaades S sammensætning i 1936 og den anden: the Navy of tomorrow.

Under Sammenligningen mellem to Flaader henleder Acworth Opmærksomheden paa den nye Flaades langt bedre Evne til at holde Søen, samt paa den i Forhold til den nuværende Flaade meget stærkt forøgede artilleristiske Kraft. Trods den reducerede Brændselsvægt opnaaes en betydelig Forøgelse af den samlede Flaades Aktionsradius og dette med Kulfyring i Stedet for Olie.

I Opgørelsen over den nuværende Flaade er endelig ikke medregnet en Tonnage paa 67,360 ts, som beslæglægges af de 63 Tankskibe i The Royal Auxiliary Fleet, en Tonnage der nærmer sig til den samlede Krydser-tonnage, og som ikke evner at tage Returlast.

Hvad Bekostningen angaar, da anslaaes den for den nye Flaade til at blive lidt mere end Halvdelen af Bekostningen for den nuværende.

Acworth er nu naaet saa vidt, at han med denne Flaade som engelsk Faktor kan gaa i Lag med en Undersøgelse af Stillingen saavel under en Krig i Østen som under en europæisk Krig.

Først Krigen i Østen: Som et Punkt af særlig Vigtighed nævnes, at samtlige den nye Flaades Skibe kan dokkes i Hong-Kong og iøvrigt de fleste Steder i Verden.

Washington-Traktatens Udløb gør det muligt at udbygge Hong-Kong til den Stilling som Nøglen til Sø-

herredømmet i Østen, til hvilken den efter sin Beliggenhed er prædestineret.

Med Hensyn til Styrkerne i Østen gaar Acworth ud fra samme Skibsantal som nu. Dog erstatter han de nuværende store ubeskyttede Krydsere med Panserkrydsere, og i Stedet for sloops og Destroyere regner han med 2. og 3. Klasses Krydsere. Endvidere regnes med smaa Undervandsbaade i Stedet for de 12, som nu er i Hong-Kong samt med 11 3. Klasses Krydsere i Stedet for Eagle (Aircraft Carrier) og et mindre Antal i Stedet for Albatros (Seaplane Carrier). Forudsat at der ikke hersker et spændt Forhold til Japan vil, de engelske Styrker i Østen være fordelt saaledes:

	Panser Krydsere	2. Kl. Krydsere	3. Kl. Krydsere	Underv. baade
Kina Stationen	6	9	16	12
Australien og New Zealand ..	6	—	11	—
Ost-Indien	3	—	4	—
Den samlede Flaade i Østen .	15	9	31	12

Ud over denne Styrke vil England nu kunne afse 6 af de nye Slagskibe til Kina Stationen.

Det antages, at Storbritannien, paa Grund af Japans Ekspansionspolitik i Kina, ved Indgriben fra Folkeforbundet modtager en Henvendelse fra Japan om Ret for dette Land til at anbringe dets Overskudsbefolkning i Australien, idet Japan samtidig erklærer, at det ikke har til Hensigt at hejse Japans Flag i Stedet for Union Jack i det store Sub-Kontinent. Japans Ønske er nærmest en Art Australiens forenede Stater under det engelske Flag. Forslaget vil blive kategorisk afvist af Australien, og Situationen bliver spændt.

Som Følgé heraf forstærkes Kina Eskadren med Skibe fra Ostindien og Australien, dog saaledes at 3 Panserkrydsere og 3 3. Kl. Krydsere forbliver i ostindiske og australske Farvande til Beskyttelse af Handelen, saafremt Forhandlingerne afbrydes.

Styrkeforholdet mellem den japanske Flaade og Kina Eskadren vil derefter være saaledes:

	Stor-Britannien	Japan
Slagskibe.....	6	9
23,4 cm Panserkrydsere.....	12	—
20,3 - ubeskyttede Krydsere.....	—	12
15,2 - Krydsere.....	37	17
Undervandsbaade.....	12	36
Aircraft Carriers.....	—	5
Destroyers.....	—	77

Paa Grund af Ophidselse i Japan forkastes et engelsk Ultimatum, der kræver Japans Krav taget tilbage, og der indtræder derefter Krigstilstand.

Med Udsigt til en overvældende Styrkelse af den engelske Flaade i Løbet af to Maaneder, maa Japan for enhver Pris erobre Hong-Kong. Hvis Hong-Kong falder, vil England selv i Betragtning af den meget overlegne Flaade, der nu kan mønstres i Singapore, være meget begrænset i sin Evne til at føre en heldig Søkrig mod Japan.

Samtidig med Nødvendigheden af at erobre Hong-Kong bliver det nødvendigt for Japan at forsvare Forbindelsen med Nordkina m. fl. Steder samt at sikre Brændselstransporterne mod Angreb af den saavel numerisk som individuelt meget kraftige engelske Krydsers Flaade.

Til Erobringen af Hong-Kong udkræves en Ekspe-

ditionshær, hvis Forbindelser maa sikres, saafremt en Katastrofe skal undgaaes.

Overhovedet vil de udstrakte japanske Forbindelseslinier udkræve et omfattende Forsvar, som i Betragtning af den britiske Krydserstyrkes Kraft og Tilstedeværelsen af de 6 engelske Slagskibe næsten givet maa medføre Anvendelsen af Slagflaaden.

For England maa Maalet blive at holde Hong-Kong længst muligt af Hensyn til de kommende Forstærkninger samt at undgaa et afgørende Slag, forinden disses Ankomst. Japan vil søge at provokere et afgørende Slag i Operationernes første Uger; men Landet vil til Trods for sin meget overlegne Slagflaade være i en særdeles vanskelig Situation paa det nærmeste som skildret for Englands Vedkommende i Afsnittet »Krig i Europa«, takket være Underlegenheden i Krydsere.

Ved Krigsudbruddet vil den engelske Admiral derfor forsvare Hong-Kong ved at tage det strategiske Initiativ og sætte Krydserflaaden ind mod de japanske Forbindelseslinier. Krydserflaaden vil blive støttet af de 6 Slagskibe, medens Kamp med en Koncentration af den japanske Slagflaade søges undgaaet.

Saafremt 3 Panserkrydsere og 6 3. Kl. Krydsere detacheres til at konvoyere den britiske Skibsfart fra nordkinesiske Havne, vil der til Raadighed for Krydserkrigen være 9 Panserkrydsere og 31 15,2 cm Kanonkrydsere. Takket være det britiske Krydserangreb vil Japan hurtigt blive belært om det fejlagtige i at stole paa de ubeskyttede »greyhounds« saavel hvad angaar Forsvaret af Forbindelseslinierne som hvad angaar Angreb paa den engelske Handel. Destroyerne, som Japan nødvendigvis maa anvende til Eskortetjeneste og til Angreb paa den engelske Handel, kommer til at staa over for smaa 3. Klassenes Krydsere med 15,2 cm Kanoner og vil af disse blive trakteret som de britiske Destroyere blev

trakteret af de smaa tyske Krydsere, da de ledsagede de skandinaviske Konvoyer.

„The British armoured cruisers of 23 $\frac{1}{2}$ knots would have no need to pursue, or to evade, the twelve Japanese Washington „coffin ships“. If the Japanese cruisers were used to escort convoys, on sighting British armoured cruisers they would be faced with the choice of utilising their speed to run, leaving the convoy to the British, or of fighting a hopeless battle and of going down with their flags flying.

On the other hand, the British cruisers, though slower than the Japanese cruisers, would have sufficient speed to retire unscathed on the approach of the hostile battle fleet, and to continue operations elsewhere.“

Saafernt Japan detacherer Slagskibe til Eskortetjeneste, saaledes som England maatte gøre det under Krigen, og saaledes som det vil blive nødvendigt for England i Øjeblikket, opstaar Muligheden for med Held at engagere en Del af den japanske Slagflaade.

Endelig vil det engelske Initiativ forhindre, at Japan faar frie Hænder til straks at kaste sig over Hong-Kong. Situationen holdes derved paa en Maade flydende, indtil Forstærkninger kan indtræffe.

Acworth synes ikke at frygte de japanske Undervandsbaade. Skibsfarten vil straks blive organiseret i Konvoyer med en Panserkrydser samt en eller flere lettere Krydsere som Eskorte til Forsvar mod fjendtlige Krydser og Destroyerangreb. Selve Grupperingen, Konvoysystemet, anses som tilstrækkeligt Værn mod Undervandsbaadene. Nogle faa Uheld ventes nok at indtræffe, ligesom ogsaa Torpedoangreb fra Japanske Destroyere og Undervandsbaade ventes at medføre mindre Tab.

Den Dag Forstærkningerne ankommer fra Vesten vil England kunne blokere Japan samtidig med at sikre egne Handelsruter og Forbindelser.

Forstærkningerne vil kunne omfatte 10 Slagskibe, 10 Panserkrydsere og 50 15,2 cm Kanonkrydsere, medens

der stadig i Vesten er tilstrækkelige Styrker til at afholde enhver europæisk Magt fra at udnytte Englands Optagethed i Østen.

Fra denne Situation finder der for Japan kun een Udgang, nemlig Kamp med den engelske Slagflaade. Skib for Skib er de japanske de engelske overlegne i Artilleri, men tvivlsomt i Beskyttelse. De engelske Skibe frembyder mindre Maal. Der er ingen Mulighed for at de engelske Skibe bliver «outranged», og da et enkelt Skib kun kan beskyde et enkelt Maal vil 7 engelske Skibe uden selv at blive beskudt have Lejlighed til at beskyde Skibe, som er i fuld Kamp.

Med nogle Bemærkninger om Englands øjeblikkelige og fremtidige Politik i Østen sluttet dette interessante Afsnit, og Forfatteren vender sig derefter til en Betragtning af de europæiske Forhold med Henblik paa en Krig under den Forudsætning, at England ejer en Flaade, der som nu paavist for Østens Vedkommende vilde være overordentligt virkningsfuld.

Forudsætningerne er igen, at det kun er den engelske Flaade, der er udviklet efter de acworth'ske Linier, at den engelske Handelsmarine er udelukkende kulfyret, og at de fremmede Flaader og Handelsskibe stadig er afhængige af Olie, som for Størstedelen skal bringes frem over Havet. Der gaaes endvidere ud fra samme Styrker i Østen som forudsat i Indledningen til Afsnittet om Krigen med Japan, medens Styrkerne i Vestindien, Syd-Afrika og Kanada, 7 Krydsere, 4 Destroyere og 6 sloops erstattes med 2 Panserkrydsere, 5 2. Kl. Krydsere og 10 3. Kl. Krydsere. Disse Skibe tillige med de i Kina, Ostindien og Australien værende bevirker en Reduktion af de i europæiske Farvande til Raadighed værende Styrker med 6 Slagskibe, 17 Panserkrydsere, 14 2. Kl. Krydsere, 41 3. Kl. Krydsere og 12 Undervandsbaade. I nedestaaende Skema angives derefter, hvad der vil være til

Raadighed i europæiske Farvande, naar der ikke trækkes et eneste Skib hjem fra the seven seas.

Acworth opfordrer igen Læserne til selv at tænke sig en Kombination af 2 af de i Skemaet opførte Magter dog med Undtagelse af de Forenede Stater.

	Battle-ships	Panser-krydsere	Ubesk. Krydsere	Tpdbh. Destr.	U-Baade	Aircraft Carriers
St. Britannien..	19	23	102	—	26	—
Frankrig	10 (3 gl.)	3 (meget gl.)	55 ¹⁾	52	109	1
Italien	4	4 (meget gl.)	31	88	71	—
U. S. A.....	15	—	30	115	50	5
Tyskland.....	8 (5 meg. gl.)	—	6 (1 meg. gl.)	25	—	—

Skemaet taler jo for sig selv. Især bemærker man, at de engelske Krydser Eskadrer omfatter svært pansrede Skibe med 23,4 cm Kanoner, med hvilke ikke en eneste fremmed Krydser kan indlade sig i Kamp med Udsigt til Held.

Undervandsbaadene og de svagt bevæbnede Torpedofartøjer menes der ikke at være Grund til at frygte.

Med denne Flaade vil England straks møde en Konflikt med Blokade, en Blokade, som nu kan gøres effektiv i enhver Henseende.

Konvoystemet vil blive indført i Middelhavet, Atlanterhavet, Kanalen og de forskellige Adgangsfarvande. For fjendtlige Krydsere vil det være skæbnesvangert at indlade sig med britiske Konvoyer. Den fjendtlige Trafik med Brændselolie vil blive lammet med følgende Virkning paa Søkrigsførelsen. Skulde en afgørende Kamp udeblive, vil den engelske Handel foregaa lige saa støt som under Fredsforhold.

¹⁾ Heri medregnet 30 Skibe paa 2500 ts, der fører 14 cm Kanoner, og som er opført i Flaadelisterne som Flotille Førere.

Da Blokadestyrkerne skal have Slagskibe som Rygrad, maa der findes passende Styrker af Slagskibe og Krydsere saavel i Middelhavet som i de hjemlige Farvande, dog at Middelhavsstyrken kan være noget mindre end Hjemmestyrken. De to Flaader vil udgøre Blokade Eskadrerne, medens de tiloversblevne Krydsere af alle Klasser anvendes paa Handelsruterne.

Af Hensyn til Undervandsbaadene vil Panserkrydserne og de 2. Kl. Krydsere for største Delen udøve »a distant blockade«, medens de mindre 3. Kl. Krydsere til Stadighed vil operere i største Nærhed af de fjendtlige Havne. Deres Lidenhed i Forbindelse med det ringe Dybtgaaende og den gode Manøvreevne vil gøre dem lige saa immune overfor Undervandsbaadsangreb, som Destroyerne var under lignende Forhold i den sidste Krig.

Blokaden vil udøve et stigende Pres paa Modstanderne, indtil det Punkt bliver naaet, hvor de tvinges til med deres Slagflaader at søge Afgørelsen i en Kamp med de britiske Slagflaader, paa hvilke Blokaden hviler. Ud over denne Udvej findes kun Anmodningen om Fred.

Acworth spørger derefter om Nyttens af Fjendens højere Slagskibs- og Krydserfart, da det er Fjenden, der maa søge Kamp. Den strategiske Nødvendighed for Kamp ligger hos ham. Den engelske Slagskibsfart vil være tilstrækkelig til taktiske Formaal; de engelske Slagskibe vil skønt mindre være

„heavily protected, perfectly equipped with our selected weapon, and so fit to engage the enemy at any range he might select. He could not therefore employ his extra speed for choosing a range advantageous to himself.

The truth is that higher speed, when analysed, rarely gives any fighting advantage, provided that the slower, more numerous, better protected and adequately armed fleet conducts its operations upon sound strategical principles. It is the competitive speed craze, launched by Lord Fisher, that has distorted naval construction for thirty years and committed the navies of Europe and Japan to a fuel over which

they can exercise little, if any, physical control; and to astronomical expenditure."

Med disse Ord slutter Captain Acworth den mest interessante Del af sit Værk. Der følger derefter nogle Afsnit om Kristendom og Krig, Faren fra Locarno, Spørgsmaalet om Statssubsidier til Handelsflaaden, Olie og Socialisme m. m.

Det er jo ganske overordentlig vanskeligt i sammentrængt Form at give en fuldstændig Oversigt over et saa originalt og tankevækkende Værk som det foreliggende. Paa hver Side forekommer der Udtalelser og Ræsonnementer, som egentlig burde medtages for den fulde Forstaaelse, og for Helhedens Skyld maa jeg ogsaa endnu engang henvise til Tidsskriftets Aargang 1931 Pag. 399 ff. for Supplering af den her gjorte Gennemgang.

Imidlertid kan kun en Fordybelse i selve Bogen stille den virkelig interesserede tilfreds.

Som allerede udtalt i de indledende Bemærkninger kan man ikke blankt acceptere den acworth'ske Lære. Jeg har henledt Opmærksomheden paa forskellige Punkter, hvor Kommandørens Meninger er saa reaktionære, at man ikke kan følge ham, da han frivilligt giver Afkald paa Udnyttelsen af Resultater, som af Videnskab og Teknik stilles til Raadighed for de maritime Værn.

Saa vidt man kan skønne efter foreliggende Oplysninger er der imidlertid ikke større Sandsynlighed for, at Acworth, indenfor en overskuelig Tid, skal se sine Ideer ført til Sejr, og der vil derfor være Tid til nærmere at prøve og vurdere den Rigdom af Tanker og Viden, som ligger bag Arbejdet. Givet er det, at hans Indsats vil bevirke, at Tøjlerne strammes, at Udviklingens ubændige Fart kommer i højere Grad under Kontrol, og alene dette forekommer mig at være et tiltalende Resultat.

Iøvrigt synes der netop for smaa Lande som vort, hvis maritime Budget kræver effektiv Udnyttelse til sidste Øre, at være adskillige gode Impulser at hente ved et Studium af Captain Bernard Acworth, D. S. O.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio August 1934).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Merck.

Italien.

U-Baade.

Om Dykkedybde for den i T. f. S. 1934 S. 361 nævnte Under-
vandsbaadstype (Middelhavstypen) oplyses, at Nybygningen *Galileo*
Galilei ⁸⁸⁰₍₁₂₃₀ ts, ^{17,5}_{8,5} Knob, 6 Stk. 53,3 cm ↓ T-Rør) nylig naaede
105 m Dybde (jfr. T. f. S. 1934 S. 314: fransk U-B *Surcouf* 80 m).

Taktik.

Som Udtryk for italienske Synspunkter ang. visse taktiske
Spørgsmaal anføres flg. efter Riv. Marittima:

a. Anvendelse af U-B. Undervandsbaadens Fart er nor-
malt, saml. med Overfladeskibes Fart, saa ringe, at U-B Styrker ikke
kan føres sammen med Overfladestyrker under Kamp. Der kan kun
være Tale om Opræden efter forudlagt Plan, der maa kunne
ændres ved Signal, hvilket forudsætter god Overfladefart og sikker
Forbindelsestjeneste.

Der nævnes 3 Muligheder for Organisation af U-B-Styrkens
øverste Ledelse:

1. Lederen ombord i Flagskibet, indgaaende i Staben.
2. Lederen i Land i nært Samarbejde med øverste Krigsledelse.
3. Lederen ombord i et hurtiggaaende Overfladeskib, som ind-
gaar i Flaadestyrken, men udelukkende til Lederens Disposition.

Mulighed 3 foretrækkes, fordi

- 1) Lederen opnaar Oversigt og Bevægelsesfrihed,
- 2) Samarbejdet lettes mellem U-B- og Overfladestyrken.

b. Anvendelse af Opklaringsstyrker. Man maa noje
fastlægge Opklaringsstyrkernes Opgaver, især hvorvidt de bør med-
virke til Dækning af egne Styrker, hvilket forsinker Indhentning
af Oplysninger om Fjenden.

1. Luftfartøjer med øvet Besætning kan udføre baade Fjern-
og Nær-Opklaring. De kan bedre end Overfladefartøjer bestemme
Sammensætning af en fjendtlig Flaadestyrke paa et tidligt Tidspunkt
af Opmarchen.

2. Kun Overflade-Opklaringsstyrker kan med Sikkerhed skaffe den kommanderende fuldstændige Oplysninger om den fjendtlige Styrke, naar Kontakt er nærførestaaende.

3. Forudsat, at den kommanderende vil optage Kampen, er de under 2) nævnte Oplysninger af størst Interesse.

4. Haves Luft-Opklaringsstyrker, behøver Overflade-Opklaringsstyrkerne ikke at skydes ret langt frem; disse sidste kan tillige bedst afgive de i 2) nævnte Oplysninger, naar de er i Sigte af egen Hovedstyrke.

5. Der er saaledes intet Modsætningsforhold mellem Spørgsmaalene om Udsendelse af Opklaringsstyrker og om Dækning. Dækning af Hovedstyrken maa normalt betragtes som værende et Led i Overflade-Opklaringsstyrkernes Op-gaver.

Sovjet.

Under Omtale af en russisk Flaadekommissions Studieophold i Frankrig b. a. i skibbygningsmæssigt Øjemed i indeværende Foraar udtales i Naval Chronicle $\frac{1}{6}$ d. A. flg.: "... Det er nu almindelig erkendt, at Sovjets Flaade i Realiteten er op-hørt at eksistere som brugeligt Krigsapparat, dels p. Gr. af Materielforfald gennem en Arrække, dels p. Gr. af Søofficers-korpsets Ødelæggelse i Sovjetstyrets første Tid og den manglende Evne til at sætte nyt Personel i Stedet. Siden 1918 har de styrendes Indstilling Flaaden vedrørende været meget vaklende; under-tiden syntes det, som om man gjorde sig store Anstrengelser for at fremme Flaadens Effektivitet; ofte syntes man ikke at have nogensomhelst Interesse for Flaaden, men at koncentrere Anstren-gelserne om Hær og Flyvevæsen . . . « (Jfr. Oplysninger¹) om Sovjet-Flaaden T. f. S. 1934. S. 312).

(T. i Sj. VI. 1934).

Spanien.

Nybygning.

Krydsere. Af 10 000 ts Krydserne forventes »Canarias» og »Balears» tjenstdygtige henhv. i indeværende og næste Aar. Data: 8 Stk. 20,3 cm K., 8 Stk. 12 cm A. L. K., 12 Stk. 53,3 cm T-Rør, 1 Katapult m. 2 Luftfartøjer. Pansring: 20 mm Dæk, 100 mm Side.

Jagere: Af Jagere af »Churruca»-Typen, af hvilken 2 i 1927 afhændedes til Argentina (Data: 1600 ts, 5 Stk. 12 cm K. 2×3 Stk.

¹) I Dagene 8.-11. Aug. afholdtes i Ostersoen en Flaademanøvre i Overvårelse af Krigsminister Woroschilow og Chefen for samtlige Flaadestridskræfter Orlov. I Øvelserne deltog bl. a. U-Baade og Vand-Luftfartøjer. U-Baadenes Præstationer omtaltes fordelagtigt. Slagskibet »Marat», Flotilleførereren »Kalinin» og Jageren »Volo-darsky» besøger medio August Gdynia.

53,3 cm T-Rør er fig. 5 under Færdiggørelse og Bygning: »*Gravina*» (søsat 1931), »*Jorge Juan*» (1932), »*Escano*» (1933), »*Ullon*» og »*Jaime Janer*».

Undervandsbaade. Bygningen af en ny Type er påbegyndt med »*D 1*». (Data: $\frac{1050}{1375}$ ts, $\frac{20,5}{0,8}$ Kn., 1 Stk. 12 cm K., 4 Stk. 53,3 cm ↓ F. T-Rør og 2 Stk. 53,3 cm ↓ A. T-Rør, Dykkedybde: 100 m. 2 Baade »*D 2*» og »*D 3*» er planlagt.

England.

Flyvevæsen.

R. A. F. vil (incl. det normale 1934 Nybygningsprogram) i Aaret 1934—38 blive forøget med 41 Sq. Luftfartøjer, hvoraf 33 Sq. vil forøge den nuværende »Home Defence» Luftstyrke fra 42 Sq. til 75 Sq., medens de resterende 8 Sq. vil blive tillagt Fleet-air-arm.

Luftministeren udtalte under Parlamentsdebatten bl. a. fig. »... Now, as I have already pointed out, the situation has become unhappily all too clear. We can no longer hope that an international convention will solve the problems which agitate the whole of Europe. His Majesty's Government have therefore decided that they can no longer delay the steps which are necessary to provide adequately for the air defence of these shores...».

Under Debatten rejstes iøvrigt fornyet Spørgsmaalet om Centralisation af Forsvarskræfter (jfr. T. f. S. 1934. S. 358) — i dette Tilfælde Oprettelse af »Imperial Air Force», hvilket i ét af Indlæggene udtryktes saaledes: »... Defence no longer rested solely on an efficient navy or a strong army. The Channel had gone, the North Sea was but a stream between Europe and the United Kingdom, while even the Atlantic and the Pacific had shrunk. London might be obliterated overnight, while within a week most of the principal cities of the Empire might be partially laid in ruins... Suggested the formation of an Imperial Air Force for the common defence of the Empire.

It should be administered by a joint Imperial Air Staff, drawn from the air staffs of the Empire. *Personnel*, machines, and equipment should be drawn partly from existing air forces and partly from Imperial sources, planned by the joint Imperial Air Staff».

Luftministeren afviste Kravet — hovedsagelig udfrå økonomiske og administrative Argumenter.

Katapultmateriel. Fig. Enheder er forsynet med Katapult-Luftfartøjer:

Slagskibene »Barham», »Valiant», »Royal Sovereign» »Renown» ialt 4 Stk.

20 cm Krydserne »Norfolk», »Dorsetshire», »Exeter» (2), »York», »Shropshire», »Devonshire», »Sussex», »London», »Kent», »Suffolk», »Cornwall», »Berwick», »Cumberland» ialt 13 Stk.

15 cm Krydserne »Emerald», »Enterprise», »Leander», »Archilles», »Orion», »Neptune» ialt 6 Stk.

U. S. A.¹⁾

Flaadepolitik.

Som et Led i de amerikanske Bestræbelser for at opnaa »a treaty-navy» og kombineret med Iværksættelse af bl. a. omfattende Skibbygnings-Nødhjælpsarbejder (i H. t. N. I. R. Programmet — jfr. T. f. S. 1933. S. 479 og 1934 S. 92) vedtoges i Marts d. A. den saakaldte Vinson-Bill, omfattende et Nybygningsprogram 1934/35—1938/39 paa flg. Krigsskibsenheder (udover igangværende Nybygninger): 6 Krydsere, 1 Hangarskib, 65 Jagere, 30 U-Baade — ialt 222 150 ts. — samt ca. 1200 Luftfartøjer (se Flyevæsen).

Præsidenten fandt sig foranlediget til at fremkomme med flg. Udtalelse til Offentligheden:

»This is not a law for the construction of a single additional United States warship.

The general purpose of the bill is solely a statement by the Congress that it approves the building of our Navy up to and not beyond the strength in various types of ships authorized, first, by the Washington Naval Limitation Treaty of 1922 and, secondly, by the London Naval Limitation Treaty of 1930.

As has been done on several previous occasions in our history, the bill authorizes certain future construction over a period of years. But the bill appropriates no money for such construction, and the word 'authorization' is, therefore, merely a statement of the policy of the present Congress. Whether it will be carried out depends on the action of future Congresses.

It has been and will be the policy of the administration to favor continued limitation of naval armaments. It is my personal hope that the naval conference to be held in 1935 will extend all existing limitations and agree to further reductions.

¹⁾ Rettelse: I T. f. S. 1934. S. 363 anføres Gennemsejlingstider m. v. ved Panamakanalen. Oplysningerne rettes til: 113 Eubeder passerede i 47 Timer, Hurtigste Passageid: Krydseren »Omaha» i 4 Timer 45 Min. Panamakanalens Udstr. er 51 Sml.

Samtidig anvistes Midler til Paabegyndelse af 1. Fase (1934/35), omfattende 24 Enheder — 69 500 ts (1 — 20 cm 10 000 ts Krydser, 3 — 15 cm 10 000 ts Krydsere, 2 — 1850 ts Flotilleførere, 12 — 1500 ts Jager og 6 — 1300 ts U-Baade).

Det forberedte Nybygningsprogram er saaledes flg.:

	Aar	Enheder	Tonnage	
	Under Bygning	54	226 080 ts	
Vinson- Bill 5 Aar	{ 1934/35	24	69 500 -	} 222 150 ts
	{ 1935/36	21	44 700 -	
	{ 1936/37	20	37 650 -	
	{ 1937/38	19	35 800 -	
	{ 1938/39	18	34 500 -	
	ialt...	156	448 230 ts	

Der regnes med flg. Priser pr. Enhed (exc. Panser, Armering): Hangarskib 20,5 Mill. \$, Krydser 15 Mill., Flotillefører 4,4 Mill., Jager 3,8 Mill., U-B 3,9 Mill.

Det bemærkes, at Programmet ikke omfatter Slagskibsnybygning, men Marineministeren erklærede i Tilslutning til Offentliggørelsen af Kontraktafslutningerne ad Fase 1 (1934/35):

... that the navy still adhered to the policy of battleships as the backbone of the fleet and believed in maintaining existing ratios ...

En Personelforøgelse paa 2500 Mand er godkendt. Flaaden er p. t. 85 % bemanded; Personelstyrke: 82 500.

Flyvevæsen. 1926-Byggeprogrammet forudsatte 1000 Luftfartøjer til Flaadens Brug. Pr. 1934 var Status 920 Luftf., hvoraf dog ca. 350 Stk. ansaas for forældede.

Til de under Bygning værende Skibe udkræves 650 Luftf., til Skibene efter Vinson-Bill 535 Stk. Tilvejebringelse af disse ca. 1200 Luftf. fordeles over 5 Aar med en samlet Udgift af 95 Mill. \$.

Løbende Normal-Erstatning regnes til 600 Luftf. i Aarene 1934—36.

Samlet Personel i F. A. A. pr. 1934: 17 200 Mand (heraf 1440 Officerer).

Frankrig.

Nybygning.

I Juni vedtoges bl. a. Nybygning af 2. Skib af «Dunkerque»-Typen («Strasbourg» — jfr. T. f. S. 1934. S. 202) med 425 Stemmer mod 120. Efter Udtalelse af Marineminister Piétri skal Slagskibet bygges paa privat Værft, da Brest-Værftet og alle andre militære Værfter er fuldt optaget. Til Bygningen er beregnet 3 Aar.

Flaademanøvrer.

I Tidsrummet Medio April til Beg. af Juli afholdtes i Middelhavet og ved den franske Atlanterhavskyst en Række kombinerede Manøvrer med Deltagelse af udrustede Flaadestyrker, et betydeligt Luftmateriel, samt Hærstyrker og lokale Kystforsvarsdistrikter.

Manøvrerne, der bl. a. overværedes af General Weygand og en Række Stabsofficerer, var Genstand for udførlig Omtale og Interesse i Pressen, og blev fra fransk Side ganske utilsløret kommenteret ud fra den Forudsætning, at Italien — og navnlig Tyskland¹⁾ i Atlantområdet — under Krigsforhold vilde berede Vanskeligheder for franske Overførsler fra Afrika til Kontinentet og for evt. fransk Flaadekoncentration (jfr. T. f. S. 1933. S. 329).

I. Middelhavsmanøvrer.

a. $10/4$ — $21/4$ udfør Tunis. Formaal: Landsætning ved Bizerta.

Rød Styrke (Angriber): 1. Krydsereskadre (4 — 10 000 ts Krydsere af »Foch»-Klassen), lettere Styrker, Luftstyrker fra de sydfranske Lufthavne (Afst. Marseille—Bizerta ca. 470 Sml.), samt Katapult-Materiel.

Blaa Styrke (Forsvarer): 2 Slagskibe, lettere Styrker (bl. a. 6 U-Baade) og betydelige afrikanske Luftstyrker samt Kystforsvaret.

I Dagene 20 — $21/4$ lykkedes det Angrebsstyrken uangrebet at landsætte Transporten under meget slette Vejrforhold, der umuliggjorde enhver Luftvirksomhed. Som Øvelseserfaring udtales bl. a., at kun svært Skibsmateriel (Slagskibe og beskyttede Krydsere) kan danne Kærnen i et Kystforsvar.

b. $28/6$ — $29/6$ udfør Marseille. Formaal: Forsvar af Byen, Havnen og Kystdistriktet mod Luft- og Flaadeangreb. Ogsaa under denne Øvelse forhindrede Vejrforholdene afgørende Luftvirksomheden.

II. Atlanterhavsmanøvrer²⁾.

a. $2/5$ — $5/5$ i Biscaya og Kanalen. Formaal: Konvoy-Forsvar.

Rød Styrke (Angriber): 1. Krydseresk. (4 »Foch-Krydsere»).

¹⁾ Den franske Admiral Docteur udtaler bl. a.: . . . Tyskland er uden Tvivl i Øjeblikket den af os mest frygtede Modstander . . . M. R. VI. 1934 skriver i Tilknæytning hertil: »Wenn auch zuzugeben ist, dass die »strategischen Ideen« zu Flottenübungen zuweilen ein wenig gekünstelt sein müssen, um dem gewünschten taktischen Zweck einen halbwegs logischen Rahmen zu geben, und daher nicht zu wörtlich zu nehmen sind, so liegt die Sache doch anders, wenn die Idee öffentlich bekanntgegeben und darin auf einen möglichen Gegner offen hingewiesen wird . . .«, og Tidsskriftet tager bl. a. ved en anden Udlægning af Manøvreideerne ganske Afstand fra, at Skibene af »Deutschland«- og »Leipzig«-Klassen (uden Baser m. v.) vil kunne afses til Operationer i Atlanterhavet (og Middelhavet).

²⁾ Referatet er hovedsagelig baseret paa den udførlige Omtale af de franske Flaademanøvrer d. A. i M. R. VII. 1934. Som andre Kilder henvises til M. R. VI, M. W. $4/6$, R. M. VII, Le Y. $23/6$, N. M. R. $17/5$, $24/5$, $7/6$ og $14/6$ d. A.

Blaa Styrke (Forsvarer, Konvoy): 1 let Krydsr, 9 Flotilleførere, 5 U-Baade, 2 Luftesk., nogle Kyst-U-Baade og Jagere, samt U-B Moderskiib *«Jules Verne»*, repr. Transporten, der befandt sig paa Vej til Le Havre fra Irske Kanal.

Blaa Styrkechef placerede sine U-B som Observationskæde i Biscaya paa Efterretning om Rød Styrke for nordg. ved Kap Finisterre. ²/₅ ved Dagry observeredes Rød Styrke af Blaa U-B, der p. Gr. af Fartunderlegenhed mistede Følgingen, men hidkaldte rekognoscerende Luftfartøjer, der den flg. F. M. fik fornyet Føling med Rød Styrke. Den sidste Melding satte Blaa Styrkechef i Stand til at placere sin samlede Styrke mellem Rød Styrke og Transporten. Et herefter følgende Blaat Torpedoangreb (9 Flotilleførere) blev fra Rød Styrke imødegaaet ved Tildrej og med Artillerikanp, efter hvilken de retirerende Blaa Enheder (ugunstig Vindretning for det udlagte Røgslør) blev anset for nedkæmpede (Fart *«Foch»*-Klassen 32—36 Knob, Flotilleførere 36—42 Knob). Rød Styrke blev imidlertid herefter Genstand for vellykkede Angreb fra Blaa Kyst-U-B, under hvilke 2 Røde Krydsere blev nedkæmpet.

Konvoy-Forsvaret var saaledes baseret paa Princippet at opsøge Fjenden, og Øvelsen viste iøvrigt fortrinligt Samarbejde mellem rekognoscerende U-Baade og Luftstyrker, god Forbindelsestjeneste og sluttelig Angrebs-Samarbejde mellem Overfladeskibe og U-Baade.

b. ¹/₅—¹²/₅ i Kanalomraadet. Formaal: Sikring af fransk NV-Kyst mod en fra Nordsøen gennem Kanalen udbrydende Styrke.

I Øvelsen synes foruden de under Pkt. II. n. omtalte Flaadestyrker at have deltaget et meget stort Antal Luftfartøjer (400?). Af Øvelsens Forløb synes det at fremgaa, at en omfattende Luftrekognoscering har udstrakt sig til store Dele af Nordsøen.

c. ¹¹/₅—¹⁰/₅ i Biscaya og Kanalen. Formaal: Konvoy-Forsvar.

Rød Styrke (Angriber): repræsenteret ved 1. Krydsersk. (4 *«Foch»*-Krydsere) og nogle U-Baade (2)¹⁾.

Blaa Styrke (Forsvarer): repræsenteret ved 1 Krydsr, 9 Flotilleførere, 5 U-Baade, Ungarskibet *«Commandant-Teste»*, nogle Kyst-U-B og Jagere, Transporten (2 ældre Slagskibe), samt betydelige landbaserede Luftstyrker.

Situation, Styrkeplacering. Rød Styrke var ¹⁴/₅ 0⁰⁰ fordelt saaledes: én Østgruppe (*«Colbert»*) i Nordsøen, én Vestgruppe (*«Foch»*, *«Tourville»*) V. f. Irland og én Sydgruppe (*«Dupleix»*) V. f. Finisterre. Hensigt: Forening udenfor Blaa Luftrekognoscerings

¹⁾ Efter fransk Kilde.

Omraade, derefter Opsøgning og Nedkæmpning af Blaa Transport fra Marokko.

Blaa Styrke var $14\frac{1}{8}$ 12⁰⁰ fordelt paa Linjen Ouessant-Scilly-Øerne, i store Træk bekendt med Rød Flaadestyrkes Placering. Transporten p. V. fra Casablanca til Le Verdon (Garonne-Munding). Hensigt: at forhindre Røde Styrkers Forening. Vejrforholdene $14-15\frac{1}{8}$ gunstige for Luftrekognosc. o. H.

Øvelsens Forløb. Natten $14-15\frac{1}{8}$ brød Rød Østgruppe efter at have bombarderet Dunkerque ud af Kanalen og blev ved Daggry $15\frac{1}{8}$ obs. af en fransk Koffardidamper NV f. Cherbourg. Blaa Styrkechef erfarede tillige $15\frac{1}{8}$ Morgen om Sydgruppens Bombardement af Le Verdon og om Mineudlægning udfør La Rochelle.

Blaa Hovedstyrke trak derefter sydover for at opsøge og slaa Sydgruppen. $16\frac{1}{8}$ Morgen meldte Blaa U-B i en nordlig Observationskæde om Observation af mistænkeligt Fartøj, men U-B ikk Maskinhaveri, maatte søge Havn og mistede saaledes Følingen. Kort derefter blev Vejrforholdene stormende med Usigtbarhed, hvilket i Løbet af $16\frac{1}{8}$ foranledigede Øvelsesledelsen til at hjemkalde alle Luftstyrker. Blaa Styrkechef var derefter honvist til at basere sig paa søbunden Rekognoscering med sine lettere Styrker, der imidlertid havde ondt ved at klare sig i det følgende Døgn. Det lykkedes derfor Rød Styrke uhindret at koncentrere S. f. Irland.

$17\frac{1}{8}$ 4⁰⁰ stødte Blaa Hovedstyrke V. f. Finisterre til Transporten, hvorpaa denne satte Kurs mod Garonne-Munding (Bordeaux). Kl. 7⁰⁰ paabegyndtes atter Blaa Luftrekognoscering, der allerede 10¹⁵ obs. Rød Styrke samlet ca. 50 Sml. N. f. Blaa Hovedstyrke. Ved Middagstid s. D. afsluttedes Øvelsen efter en afgørende Artillerikamp.

d. $28\frac{1}{8}-29\frac{1}{8}$ i Biscaya og Kanalen. Formaal: Landsætning paa Bretagnes Sydkyst.

Rød Styrke (Angriber, Styrkechef Adm. Drujon): 5 Krydsere, 9 Flotilleførere, U-B Moderskibet *Jules Verne*, Hangarskibet *Commandant-Teste*, 1 Damper m. Lænkeballon, Hjælpeskibe m. v., samt Landsætningsstyrken bestaaende af: 1 Battl. Marinelifanteri, 2 Inf. Regimenter, 2 Feltart. Regimenter, 1 mot. Mitr.-Afd., 1 mot. Rytter-Afd. og 1 Tank-Regiment. (Styrken blev fredsmæssigt indskibet i Lorient og Quiberon. Mitr.-Afd., Tanke og Motorkøretøjer, blev indskibet i 10 Special-Lægtene, der slæbtes af 3 Dampere).

Angrebsstyrkens Hensigt: under Artilleridækning af Flaaden at foretage Landsætning paa Sydsiden af Morbihan, lige øst for Quiberon-Bugten. Som særlig velegnet Landingsplads var udset en 1600 m. bred Kyststrækning paa Vestsiden af Halvøen Ruis.

Blaa Styrke (Forsvarer): Bevogningsstyrker, bestaaende af U-Baade og Torpedobaade m. v., 2. Marinedistrikt, 3 Inf.-Regimenter,

1 Feltartill.-Regiment, A-L. Batterier, Tank-Afdelinger, mot. Ryteri m. v. Chefen f. 2. Marinedistrikt, Adm. Laurent, havde Kommando over den samlede Forsvarsstyrke.

Øvelsens Forløb. Natten $1\frac{1}{2}$ Kl. 1^{00} ankrede Rød Flaadestyrke m. Transporten uobs. op udfor den planlagte Landingsplads. Af Referaterne synes det at fremgaa, at Føling overhovedet ikke har været etableret mellem Rød og Blaa Styrke. Kort efter Opankringen faldt det ind med tæt Taage, der hindrede al Luftvirksomhed. Kl. 3^{00} paabegyndtes selve Landsætningen, der i Hovedsagen var tilendebragt Kl. 6^{00} (o: paa 3 Timer). Udviklingen var derefter uden sømilitær Interesse.

Det bemærkes, at Vejrforholdene saaledes under 4 af de refererede Øvelser udviklede sig derhen, at de helt eller delvis hindrede planlagt Luftvirksomhed (jfr. Ia—b, II c—d; jfr. tillige Omtalen af engelsk Flaademanøvre i Marts d. A., T. f. S. 1934. S. 307).

Øversigt over forskelliges Tidsskriftsartikler.

(Forkortelser: Se Tidsskrift for Søvæsen Januar Hæfte).

Strategi, Taktik, Flaadepolitik.

Franzøsiske Flottenmanøver og Flottenpolitik (M. W. 4 VIII. 1934). Flottenmanøver U. S. A. Sommer 1934 (M. R. VIII. 1934. S. 376). — Problems of the next naval conference (J. R. U. S. I. Aug. 1934. S. 581). — British Strategi (J. R. U. S. I. Aug. 1934 S. 590).

Skibsbygnings- og Maskinteknik, Skibstyper.

An aircraft supply ship (Sh. R. 10. V. 1934). — L'évolution du croiseur léger (Le Y. 7. VII. 1934). — Leichtmetallkonstruktionen im Schiffbau (W. R. H. 15. IX. 1933). — Coal or oil for the navy (Ma. Eg. VII. 1934). — Coal versus oil for the navy (J. R. U. S. I. Måj 1934 S. 241).

Artilleri, Gas.

Gemeinsame Verwendung schwerer Artillerie in Heer und Flotte (M. W. 7. VII. 1934). — Bacterial and chemical warfare (J. R. U. S. I. Aug. 1934 S. 511).

Undervandsbaadsvæsen.

Successfull Italian submarine voyages (Ma. Eg. V. 1934. S. 144).

Radiovæsen, Forbindelsestjeneste.

Fotografens anvendning och betydelse ur sjömilitär synpunkt (T. i. Sj. VI. 1934. S. 347).

Organisation, Uddannelse.

Akademikerne og Værnepligten (M. T. VIII. 1934. S. 285). — Zusammenarbeit zwischen Heer und Flotte (M. W. 11. VII, 11. VIII. 1934). — Årsberättelse i reglementen og förvaltning — högsta krigsledningen (T. i. Sj. VII. 1934. S. 404). — Industrial mobilization in foreign countries (J. R. U. S. I. Aug. 1934 S. 483).

Kystforsvar, Baser.

Franzøsisch Westafrika in wirtschaftlicher, verkehrstechnischer und militärischer Beziehung (M. R. VII. 1934 S. 299).

Søkrigshistorie.

Nelsons taktik i slaget ved Trafalgar (T. i. Sj. V-VI. 1934). — Devait-on attaquer les Dardanelles? (R. M. VII. 1934. S. 1). — Die Sperrung der dänischen Ostsee-Zugänge (M. R. VII. 1934 S. 309).

Flyevæsen, Luftforsvar.

Luftanfall mot flotta förlagd till örlogsbas (T. i. Sj. 1934. S. 398). — Synpunkter på beräkningar angående erforderlig bombinsats mot fartyg (T. i. Sj. V. 1934. S. 270). — Die grosse Debatte über den Kanonen-Jagdeinsitzer (Lw. VII. 1934. S. 254). — Der Torpedo-Abwurf und die Verwendung von Torpedo-Flugzeugen (Lw. VII. 1934. S. 261). — Fara från luften och krigsfartygbyggnaden (T. i. Sj. VI. S. 345). — Für einen Mehrlauf-Geschütz-Kampfmehrsitzer (Lw. VIII. 1934. S. 298). — Kampfmehrsitzer (Lw. VIII. 1934. S. 300). — Der Torpedo-Abwurf von Flugzeug (Lw. VIII. 1934. S. 304). — Die Brauchbarkeit des Tragschraubens (Autogiro) im Seekrieg (Lw. VIII. 1934. S. 308). — Der Sturzbombenangriff (Lw. VIII. 1934. S. 310). — Bekämpfung der Flugabwehr (Lw. VIII. 1934. S. 310). — Der heutige Stand der Flugzeugbewaffnung und die Entwicklung der einzelnen Waffen (Lw. VIII. 1934. S. 323). — Einsatz der Luftstreitkräfte (Douhets Theorie) (M. R. VIII. 1934. S. 348). — Ist die Organisation der Luftwaffe als dritte selbständige Streithreit berechtigt? (M. R. 1931. S. 192). — Selbständige Luftstreitmacht (M. R. 1925. S. 11). — The development of the fleet-air-arm (J. R. U. S. I. Maj 1934 S. 260). — Armies of the air (J. R. U. S. I. Maj 1934 S. 331).

P. A. M.

Ved Søe-Lieutenant-Selskabets 150-Aars Jubilæum 17. September 1934.

Af Kontreadmiral Th. Topsøe-Jensen.

Bestyrelsen for Søe-Lieutenant-Selskabet har gjort mig den Ære at anmode mig om i Dag i Anledning af Selskabets 150 Aars Jubilæum at fortælle lidt om de unge Officerer, der for 150 Aar siden samledes for at stifte dette Selskab.

Inden jeg gaar over til at tale om de enkelte af Stifterne, vil jeg sige nogle Ord om Tidsbaggrunden for Stiftelsen. Det er jo saaledes, at hver Tid har sit Præg og sine Tanker, og det er ingenlunde nogen Tilfældighed, at det Selskab, som vi i Dag er forsamlede for at fejre, og hvis Formaal var at skaffe sine Medlemmer Kundskaber, dels ved at opmuntre dem til Selvstudium, dels ved gensidig Belæring, stiftedes paa den Tid.

Den stærke aandelige Bevægelse, der kendetegner Slutningen af det 18. Aarhundrede, udgik som de fleste aandelige Bevægelser fra Frankrig. Maalet var Menneskeslægtens Højnelse og Forbedring af Livsvilkaarene for de uprivilegerede Stænder, Vejen dertil var Tilegnelsen af Kundskaber. Bevægelsen bredte sig over den største Del af Evropa, men medens den i Frankrig endte i Revolution, førte den her i Landet til gode Reformersom Landboreformer, Indfødsretten m. m.

Indenfor Søetaten var Jordbunden bleven beredt til at modtage den aandelige Paavirkning sydfra. Kommandør, senere Admiral, Carl Friderich Fontenay, der var Kadetchef 1758—70 — den yngre Fontenay, som han kaldtes i Modsætning til Faderen, der ogsaa havde været Kadetchef og ligeledes endte som Admiral — var et ægte Barn af sin Tid. Han havde grundig reformeret

Søkadetakademiet og derved lagt Grunden til det Ry som Mønsteropdragelsesanstalt for unge Søkrigere, som det senere erhvervede sig, og derved ogsaa hos de Unge banet Vejen for Tidens Rørelser. I Tidsrummet 1778—82 havde vi 16 unge Søofficerer i fransk og engelsk Tjeneste under Krigen mellem Frankrig og England, en Udløber af den nordamerikanske Frihedskrig, 8 Officerer paa hver Side. Disse unge Officerer lærte meget i de Aar, de lærte først og fremmest deres Métier ved at deltage i store Søslag, i store Troppetransporter tværs over Atlanterhavet, og hvad der ellers falder for under konstant Udrustning af store Flaader, men de modtog ogsaa en stærk Paavirkning af det, der beskæftigede Sindene i de store førende Nationer og bragte de ny Tanker med sig, da de vendte hjem. Disse Tanker og Rørelser er sikkert bleven drøftet i Søetaten, hvis Officerer altid har været lydhøre for det nye i Tiden, og har givet Stof til Tankeudvekslinger og Diskussioner, hvor unge Officerer kom sammen, og det var jo ikke mindst paa Togterne. Vi kender alle sammen Fænomenet, særlig de ældre, der har oplevet de lange Togter med store Skibe, hvor mange Officerer var samlede, fjærnt fra Hjemmet, i mægtig Pasatsejlads eller i skønne Tropenætter, hvor Stjernehimmelen hvælvede sig over, og hvor Morilden laa som en Guldvej efter Skibet, og Tankerne løftedes op i et højere Plan. Mange af os har fra vor Virksomhed og særlig fra saadanne Togter Erindringen om den gensidige Paavirkning, som man har kunnet opleve, der uden at have haft saa vidtrækkende Følger, som de, der samler os i Dag, dog har været af stor Betydning for den Enkelte hele Livet igennem. Jeg selv kunde fra mit eget Liv i Etaten i ca. $\frac{1}{2}$ Aarhundrede nævne Navne paa saadanne Officerer, der har øvet en mægtig Indflydelse paa deres Samtidige, og som jeg tænker paa med dyb Ærbødighed. Jeg skal nøjes med at nævne et enkelt Navn, Selskabets nys afdøde Æresmedlem, Viceadmiral Wenck,

et af de ædleste, fineste, dygtigste og uegennyttigste Mennesker, jeg har kendt, og som jeg personlig og mange baade ældre og yngre Officerer skylder meget. Saadanne Mænd har vi heldigvis til alle Tider haft, og forhaabentlig vil man heller ikke i Søetaten i Fremtiden komme til at savne saadanne, de fandtes ogsaa for 150 Aar siden, og fra den Tid skal jeg særlig nævne den ædle Fabrikmester, Kommandørkaptajn Henrik Gerner, der som Lærer for Kadetterne og paa anden Maade havde den største Indflydelse paa de unge Søofficerer og blandt andet har opmuntret disse til Stiftelsen af Selskabet, som han, saa længe han levede, omfattede med den varmeste Interesse, bistod med sin Erfaring og med Raad, hvorfor han ogsaa med Rette nyder den Ære at anses som Selskabets Vejleder, Lærer og Ven. I September 1784 var Jorden saaledes paa forskellig Maade beredt, og Tidens Fylde var kommet til Stiftelsen af Søe-Lieutenant-Selskabet.

I Dag for 150 Aar siden samledes altsaa nogle unge Søofficerer efter Eskadrens Afslutning. Der nævnes syv unge Løjtnanter i Alderen mellem 18 og 29 Aar. Der har sikkert været nogle flere, men deres Navne er ikke bevarede, da der ligger et Slør over Selskabets Stiftelse. Men en Ting ved vi, at Kærlighed til Fædrelandet og til deres Livsgerning besjælede alle disse unge Løjtnanter, og den hellige Ild, som man jo heldigvis næsten altid finder hos Ungdommen, særlig i bevægede Tider, brændte hos dem alle.

Det var tilsyneladende ganske almindelige unge Officerer, lige taget ud af Etaten. Og det gik dem procentvis vel omtrent paa samme Maade, som det næsten altid vil gaa en lille Flok Unge i en Etat som vor, der baade i Krigs- og Fredstid byder sine Medlemmer baade gode Chancer og store Farer. Tre af de syv Løjtnanter døde som ganske unge, en af Brystsygge, en efter at være blevet Invalid ved en Kanonsprængning, og en forsvandt

med sit Skib en stormfuld Nat i Middelhavet. En, hos hvem den hellige Ild i Begyndelsen tilsyneladende brændte lige saa klart, som hos de andre, har maaske ikke haft Olie nok paa Lampen. Han gled ind i Rækken af de Officerer, der gjorde deres Pligt, men heller ikke mere. De tre sidste blev fremragende, hver paa sit Felt, en som Navigationsdirektør, Lærer og Videnskabsmand, en som Opmaaler, senere som Deputeret i Admiralitets- og Kommissariatskollegiet og en som Kadetchef og Opdrager for de Unge.

Jeg skal nu fortælle lidt om disse syv Søofficerer og vil begynde med de tre, hvis Løbebane saa hurtigt blev afbrudt.

Hans Jacob Zimmer var født 1755. Hans Fader var Viceadmiral og havde som ung Kadet tjent under Tordenskiold ved Marstrands Erobring og endte som Chef for Frederiksværns Værft i Norge.

Om den unge Løjtnant Zimmer, der var den ældste af de syv Stiftere, er der ikke stort at fortælle ud over, at han var en meget lovende ung Officer, der en Tid havde været Løjtnant ved Søkadetakademiet. En Uge efter dette Selskabs Stiftelse rejste han med Permission til Norge for at besøge sin Familie, dør fik han Svindsot, der paa mindre end to Aar gjorde Ende paa hans Liv. 1786, samme Aar som han døde, nævnes han som Næstformand i Selskabets Bestyrelse.

Hans tidlige Død vakte Sorg hos Kammeraterne. Hans Chr. Sneedorff har i sit Afskedskvad¹⁾ givet en udmærket Karakteristik af Zimmer, baade som den gode Kammerat og som en af dem, der havde Evnen til at virke opdragende og opflammende paa sine Omgivelser.

Jeg skal tillade mig at citere et lille Stykke af Digtet:

¹⁾ Til Danmarks yngre Søkrigere i Sneedorffs efterladte Digte. Samlede af Rahbek S. 147.

Ja han var herlig; Eviggodhed skænker
 Vor ringe Jord kun sjælden slig en Mand;
 Hans Sjæl var høj og lys og uden Rænker,
 Hans Hjærte klart og rent, som Kildens Vand.
 Og henrykt elskte han sit Kald, hans Øje
 Var Flamme, Lynild var hans raske Sprog,
 Naar han beskrev Dig, underlige, høje
 Og aldrig overvundne Dannebrog.
 Og naar han, klog paa hine Orlogsdage,
 De stolte Dage, Danmarks gyldne Tid,
 Mod Dankses Færd snart førte ærlig Klage,
 Snart fryded sig ved enkelt herlig lid;
 Naar ved sin jævne, men nervøse Tale
 Han lokkede de store Forsæt frem
 I hver en Barm, og bad os ej forhale
 Og tvang os til flux at begynde dem.
 Da Venner! o da foer, som Glimt fra Randen
 Af Skyen i vort Hjærte himmelsk Ild,
 Da steg vort Mod, da svore vi hinanden
 Og Fædrelandet rige Løfter til.

Christian Lodberg Bille var født 1764, Søn af den kendte Kaptajn Hans Martin Bille, der gjorde sig meget fortjent som Tøjmaster, hvor han indførte mange vigtige Forbedringer ved Sø-Artilleriet, det er saaledes ham, der herbjemme indførte Fængror til Kanonerne.

Sønnen var en meget lovende ung Officer med videnskabelige Anlæg. Han fulgte Løvenørn paa dennes Togt til Vestindien med Skibet „Proven“, der var udsendt for at anstille Forsøg med de armanske Søure — Kronometre af dansk Fabrikat — han fulgte senere Løvenørn paa dennes Forsøg paa at komme til Grønland for at finde Østerbygden og anvendtes endelig af Løvenørn til Opmaaling paa Slesvigs Vestkyst. 1795 kom han ud med Linieskibet „Nordstjernen“, et af Gerners 70 Kanonskibe. Her blev Bille haardt saaret ved Eksplosion af en 18 pundig Kanon paa Dæksbatteriet. Han blev indlagt paa Frederiks Hospital, „hvor alle Lægekunstens Midler forgæves blev anvendt“. Hans

højre Ben maatte amputeres. Kronprins Frederik, den senere Kong Frederik VI, som omfattede alt og alle og særlig sine Officerer med sin landsfaderlige Interesse, gjorde, hvad han kunde for at mildne den unge Løjtnants lunge Skæbne. Han fik sin Afsked med fuld Gage og Kaptajnløjtnants Karakter og Fribolig paa Søkadet-akademiet, hvor han skulde give 12 uformuende Kadetter Information. Han døde allerede 1798, kun 34 Aar gammel.

Jan David van Osten var født 1764. Som ung Kadet var han 1779—80 med Fregatten *«Moen»* paa en sørgelig bekendt Rejse til Vestindien. Paa Hjemrejsen brød Skørbug ud blandt Besætningen. 50 Mand døde og næsten hele Resten af Besætningen var syge. Der var kun 20 Mand tilbage, der kunde gøre Tjeneste, da Fregatten om Efteraaret 1780 naaede ind til Egersund i Norge, hvor hele Besætningen blev taget i Land og Skibet oplagt for Vinteren. Van Osten var en dygtig Officer, der var i stadig Fart. 1793—96 var han Medlem af Selskabets Bestyrelse og 1797—99 Næstkommanderende i Fregatten *«Triton»* i Steen Billes Eskadre i Middelhavet under Kampene med Barbareskerne. Da Chefen for den ny Fregat *«Hvide Ørn»*, der 1799 kom til Middelhavet, Kaptajn Hans Kaas følte, at Helbredet ikke var paalideligt, samtidig med at *«Hvide Ørn»* skulde detacheres fra Middelhavet paa en Expedition til St. Helena, blev van Osten kommanderet ombord som Sous-Chef. Togtet til St. Helena blev imidlertid opgivet, men van Osten blev ombord, og kort efter afgik Kapt. Kaas som syg og van Osten blev Chef for Fregatten. *«Hvide Ørn»* var et ganske nyt Skib, en af Hohlenbergs Letfregatter. Den afgik lige efter Jul 1799 fra Livorno med en Konvoj bestemt til Strædet. Som bekendt forsvandt Fregatten med Mand og Mus i en frygtelig Storm Natten mellem 29. og 30. December lidt vest for Korsika. Der hviler jo altid noget Mystik over et Skib, der forsvinder, uden at nogen kan fortælle, hvad der egentlig er sket. Mange var tilbøjelige til at tro, at Fregatten ikke var til-

strækkelig stiv. Men dette modsiges bestemt af mange, der havde havt Lejlighed til at lære Skibet at kende og af Hohlenberg selv. Rimeligere er den Forklaring eller rettere Antagelse som St. Bille fremsætter. Fregatten, der kun var lille, havde en ret lav Dækshøjde og saa havde den et meget stort Skylight paa Agterdækket til at give Lys med i Skibet. Bille, der selv havde sejlet med Fregatten, under dens Ophold i Middelhavet, havde henledt Chefens Opmærksomhed paa Faren ved det store Skylight, hvis en svær Sø skulde bryde over Skibet, og paa-lagt den største Forsigtighed med rettidig Skalkning. Han mener, at en Sø er brudt ind over Agterskibet, har knust Skylightet, bordfyldt Skibet, der da er sunket. Alle Skibene i Konvojen klarede sig. En af Skibsførerne i Konvojen mener ved Midnatstid den paagældende Nat at have set et afmastet Skib paa 2 à 3 Sømiles Afstand. Det lyder jo ganske urimeligt, at man i en bælgmørk Nat med høj Sø og Storm skulde kunne se et masteløst Vrag paa en saadan Afstand, og i saa Fald vilde man jo sikkert næste Morgen have fundet en Masse Vraggoods fra Rejsning og Lønning, men man fandt ikke en Splint. En anden Skibsfører i Konvojen mener om Natten at have observeret Nødblus. Nu er det jo ikke nogen let Sag for et Sejlskib under saadanne Omstændigheder, at faa tændt et saadant, da man jo ikke havde Signalblus. Billes Forklaring om Bordfyldning med paafølgende, saa at sige momentan, Undergang lyder sandsynligst. Men Mystikken levede og »Hvide Orn«s Forlis har sikkert givet Henrik Hertz Inspirationen til hans stemningsfulde men uhistoriske Digt, Fregatten »Ørnen«s Brand.

»Hvide Orn«s Forsvinden gjorde naturligtvis et dybt Indtryk i Søetaten. Et lignende Tilfælde havde vi havt ca. 16 Aar i Forvejen, da Orlogskibet »Indfødsretten«, hvis Chef var Kommandørkaptain Christopher Lütken, forsvandt med Mand og Mus i Atlanterhavet. »Indfødsretten« var det første af Gerners 60 Kanon-Skibe. Det var paa Hjemvejen fra Ostindien og kom ind til Kap-

staden i Begyndelsen af Juni 1783 efter paa Rejsen fra Indien at have mistet 112 Mand af Skørbug og med hele Resten af Besætningen mer eller mindre haardt angrebet. Hele Besætningen blev lagt paa Hospital i Land og de fleste kom sig, saa Skibet efter en Maanedes Ophold atter kunde fortsætte Bjemrejsen. Saa hørte man ikke mere til det, før man næste Sommer fik Meddelelse fra Island om, at der Juleaften 1783 i Ørebak og i Selvog paa Islands Sydkyst var drevet i Land: 1 Barkas, 1 Storaa, mærket »Indfødsretten«, samme Skibs Navneplade m. m. Her er jo en vid Mark for Gisninger. Jeg tror, at Sygdommen, der skyldtes daarlig Vand og Proviant, atter er brudt ud efter Afgangen fra Kap og efterhaanden har udtyndet Besætningen. I Atlanterhavet vest for Irland har Skibet rimeligvis mødt haarde Storme og er tumlet rundt som et dødt Skib, der efterhaanden er bleven sønderslaaet af Søen og sunket. I Oktober 1711 forsvandt Orlogskibet »Slesvig«, hvis Chef var Kaptain Jens Juel, i Storm i Nordsøen. Det er uhyggeligt at tænke paa Besætningen i disse Skibe, der i Mørke og Storm kæmper for Livet, men det er dog næsten endnu uhyggeligere, naar mange Mennesker er i Nærheden og er Vidner til en Kamp for Livet uden at kunne hjælpe. Jeg tænker her paa Fregatten »Falster«s Brand, der som de ærede Tilhørere sikkert erindrer fandt Sted 3. Juni 1753 paa Saffas Red, ved Marokko, hvor Skibet, der laa sammen med en dansk Eskadre af tre andre Fregatter og et Transportskib, efter ca. 5 Timers haard og haabløs Kamp med Luerne, sprang i Luften, da Ilden naaede Krudtmagasinet, hvorved 3 Søofficerer, 3 Officerer af Soldatesken, 1 Kadet, 125 Underofficerer og Menige mistede Livet.

Efter dette lille Sidespring i Anledning af »Hvide Ørn«s Forlis, skal jeg atter vende tilbage til Stifterne.

Hans Carl Christoph von Thun er født 1758 og Søn af Major von Thun. Han var som ung Løjtnant

med paa Fregatten »*Bornholm*»s frygtelige Rejse i Atlanterhavet i Januar 1782. Han var derefter jævnlig udkommanderet, blandt andet som Chef for Fregatten »*Thetis*» til Vestindien 1799—1800. Han nød paa den Tid megen Anseelse, hvilket blandt andet ses af, at han 1808 fik det ærefulde Hverv at rejse til Rusland for at ledsage en russisk Flaade hertil og vejlede den under dens Ophold i danske Farvande. Paa Grund af de ændrede politiske Forhold kom denne Flaade imidlertid aldrig hertil. 1809—11 gjorde han Tjeneste ved Norges Providering med Station paa Fyen, derefter blev han Indrulleringschef og Overlods i det slesvigske Distrikt og Kommandør, men glæde derefter over i Forglemmelsen.

Peter Johan Wleugel er født 1766, Søn af Admiral Johan Peter Wleugel. Han var ligesom Chr. Lodberg Bille som Kadet med Løvenørn paa Togtet med »*Proven*» til Vestindien med de armanske Søure. Han blev 1788 Lærer i Navigation og Mathematik paa Søkadetakademiet. 1793—95 og 1802 var han Formand for Søe-Lieutenant-Selskabet og var 1801 i Blokskibet »*Jylland*» i Slaget paa Reden. 1804 blev han ved Siden af sin Virksomhed paa Akademiet Navigationsdirektør og kommanderede 1807 Briggen »*Mercurius*», der bemanded med Navigationsskolens Elever var udlagt i Kallebodstrand. Han skrev fortrinlige Lærebøger i Navigation og Mathematik og var en fremragende Lærer og Videnskabsmand, højt anset paa Grund af sin Upartiskhed og Retfærdighed. Hans fortrinlige Kundskaber og gode Forstand mødte ogsaa Anerkendelse udenfor Sætetaten, og han valgtes til at deltage i mange almenyttige, videnskabelige Arbejder. Han blev 1813 Medlem af Videnskaberne Selskab og døde 1835 i København.

Carl Friderich Grove er født 1758, Søn af Etatsraad, Sekretær i Admiralitets-Kollegiet Johan Christian Grove. Som ung studerede han Astronomi paa Observatoriet, var 1782—83 med Løvenørn med »*Proven*» til

Vestindien. Man ser altsaa, at 3 af de 7 Løjtnanter var sammen paa dette Togt. Det ligger da nær at antage, at der paa dette lange Togt med en meget intelligent Chef og udsøgte Officerer og Kadetter er sket noget, der kan have havt Forbindelse med dette Selskabs Stiftelse. 1786 deltog Grove ligeledes i Løvenørns Expedition til Grønland som Fører af en Jagt, »*Den ny Prøve*«, hvor han foruden Hovedformaalet, Østerbygd's Eftersøgning, havde et secundært Formaal, at eftersøge og undersøge en liden Ø Syd for Island, der havde vist sig og udkastet Ild og Sten, og tage denne i Besiddelse for den danske Krone. Øen var imidlertid forsvundet, hvis den nogensinde har været der. Herefter begyndte Grove paa sin Manddoms Hovedværk. Opmaaling og Kortlægning af Norges Kyst fra Trondhjem til Christianssand og videre til Frederikshald samt Udarbejdelse af Farvandsbeskrivelser over denne lange og indskaarne Kyst, et stort Arbejde, som han udførte paa en udmærket Maade. 1803 blev han Civil-Deputeret i Admiralitets- og Kommissariatskollegiet og Generalkrigskommissær, og han forblev i denne Stilling til sin Død 1829. Grove gjorde under Krigen, Statsbankerotten og i Genrejsningstiden et stort Arbejde ved Styrelsen af Søetatens Finanser i en vanskelig Tid.

Den interessanteste af de syv og sikkert den, der har betydet mest for Søe-Lieutenant-Selskabet er Hans Christian Sneedorff, Søn af Professor, Lærer ved Sorø Akademi Jens Schelderup Sneedorff. Han blev født 1759 — ikke i Sorø, som de fleste af hans Biografer siger — men i København i Etatsraad Falsens Hjem, hvortil Moderen var rejst ind fra Sorø, da hun skulde føde Barnet. 12 Aar gammel blev han Kadet og 1776 bestemtes det, at han skulde informeres i Konstruktion af Henrik Gerner, der altsaa tidlig har faaet Øjet op for hans fortrinlige Egenskaber. Der udvikledes et gensidigt Venskabsforhold mellem de to Officerer, trods Alders-

forskellen, et Forhold, der utvivlsomt ogsaa har været medvirkende til Stiftelsen af dette Selskab. Til Held for Etaten blev Sneedorff dog ikke Tekniker, hans Anlæg laa i et helt andet Plan, nemlig som Opdrager for de Unge. Allerede 1780 søgte han Stillingen som Lærer i Mathematik og Navigation paa Akademiet, men den daværende Chef Kommandør F. C. Kaas skrev til Kollegiet, at han ikke turde anbefale Sneedorff, da denne som Kadet havde et meget hidsig Naturel og derfor ikke egnede sig til at informere Kadetter. Tiden viste, hvor meget Kaas havde taget Fejl i sin Bedømmelse af Sneedorff. 1781—82 var Sneedorff Næstkommanderende paa Fregatten *Bornholm* paa den sørgelig berømte Rejse, der endte i New Port Prat i Irland, hvor Chefen, næsten alle Officerer og Kadetter og hele Besætningen brød sammen af Overanstrengelse, da Skibet var frelst. Sneedorff selv svævede mellem Liv og Død, nærmest Døden, men kom sig, riggede Fregatten op med en Nødrejsning med de forhaandenværende Midler, hvorefter Kaptajn, senere Admiral, Raphael Tønder, Sneedorffs senere Svigerfader, sendtes over til Irland for at føre Skibet hjem. 1786 blev Sneedorff ansat som Løjtnant ved Søkadetkorpset og her blev han Resten af sit Liv, fra 1789 som Næstkommanderende og fra 1797 som Chef. Sneedorff havde fremragende Evner som Lærer og Pædagog, og var en god Sømand og dygtig Chef for Kadetskabet og Akademiet. Samtidig var han, hvad man af hans efterladte Digte faar Indtrykket af, en dyb poetisk Natur. Intet kan dog give en bedre Karakteristik af Sneedorff end hans Taler til Søkadetterne, hvoraf de fleste findes trykte i Arkiv for Søvæsen. De ophøjede Principper og Følelser, de udtrykke, den mandige Veltalenhed, det skønne fuldendte Sprog, den erfarne Pædagogets dybe Indsigt i Ungdommens Natur gør, at disse Taler endnu læses med Glæde og Udbytte, trods vor meget ændrede Udtryksmaade. Sneedorff havde tillige en sjælden Evne

til at se, hvad der boede hos de Unge, og han forstod at udvikle de slumrende Evner. Han forstod at knytte gode Lærere til Akademiet og forbedrede Undervisningen paa mange Maader. Og det var ikke alene den teoretiske og praktiske Sømandsuddannelse og militære Uddannelse, han havde for Øje, han havde ogsaa — hvad der jo maa tiltale Nutiden — megen Interesse for Kadetternes Legemsøvelser, særlig Vaabenøvelser og Svømning. Svømning havde hidtil været ret forsømt. En kgl. Anordning bestemte, at Kadetterne skulde kunne svømme 1200 Alen (c. 800 M.) og det er vistnok det samme der forlanges endnu. Sneedorff kunde opvise Resultater, der laa betydeligt højere. Sept. 1804 indberetter han til Kollegiet, at Kadet Barfred, 15 Aar gammel, Fader til den af alle de ældre Officerer kendte, elskelige Konsulinde Cloos i Frederikshavn, havde svømmet 2400 Alen »fuldt paaklædt med Hat og Sabel«. Det maa være til denne fine Præstation, at følgende lille Solstraalefortælling, som jeg har hørt af Konsulinden, knytter sig. Beretningen lyder, at Barfred som Kadet deltog i en Svømmekonkurrence, og Kadetchefen var som sædvanlig tilstede og opflammede Deltagerne til at holde ud. Til sidst raabte han, at den Kadet, der blev Sejrherre, maatte ønske sig, hvad han vilde i Præmie. Chefen har naturligvis tænkt paa de sædvanlig anvendte Opmuntringspræmier, som Fridag, Teaterbillet eller lignende, og blev derfor lidt hed om Ørerne, da Barfred, der blev den vindende, udtalte Ønsket om at faa Lov at kysse Chefens Datter, den smukke Betzy. Til Beroligelse for ærede Tilhørere, skal jeg kun oplyse, at Barfred som nævnt var 15 Aar og Betzy kun 14 Aar. Sneedorff syntes ikke rigtig om dette Ønske, men havde forud lovet at opfylde det, han gjorde det dog afhængig af, hvad Betzy sagde dertil, og hun havde ikke noget imod at faa et Kys af den kønne lille Søkadet. Sept. 1808 melder Sneedorff til Kollegiet, at Kadet Bang, 14 Aar gammel, havde svømmet 6000 Alen (3750 M.), og

1811 at samme havde svømmet 13000 Alen (c. 8300 M.) i 4^t 26^m og Kadetunderofficer Hans Fisker 13500 Alen (c. 8500 M.) i 4^t 40^m. Det endte imidlertid med Forskrækkelse med Svømmerekorderne, da Kollegiet 1816 tilkendegav Sneedorff Kongens Mishag med, »at han havde ladet Kadetterne svømme mere end de befalede 1200 Alen, ja endog over 12000 Alen«. Med Kollegiet stod Sneedorff aldrig paa nogen særlig god Fod. Grunden hertil var dels, at Sten Bille og Sneedorff var saa vidt forskellige, dels at Sneedorff, naar han ikke kunde faa Kollegiet med til sine Ideer, gik direkte til Kongen og i Almindelighed fik Støtte her. Kongen viste i det Hele Akademiet stor Interesse, blandt andet ved hvert Aar at komme til Stede ved Examensafslutningen.

Sneedorff var en ualmindelig smuk Mand og en meget lykkelig Mand, baade i sin Familiekreds og i sin Gerning, og agtet og afholdt baade i og udenfor Søetaten. I Ægteskabet med Admiral Raphael Tønders Datter Elisabeth var der 10 Børn, hvoraf dog de sex døde som smaa. Sønnen Henrik Gerner Sneedorff, opkaldt efter Vennen, blev Søofficer, fulgte med Prins Christian Frederik, den senere Christian VIII, til Norge i 1813—14 og blev senere Inspektør ved Øresunds Toldkammer i Helsingør. Den ældste Datter, den indtagende Betzy, der kyssede Kadet Barfred, blev Hofdame hos Kong Christian VIII's Søster Prinsesse Louise Charlotte, der senere blev gift med Landgreven af Hessen og blev Moder til Dronning Louise af Danmark. Frk. Betzy Sneedorff ledsagede i 1811 Prinsessen paa en Rejse til Tyskland med et længere Ophold i Frankfurt, hvor hun gjorde Bekendtskab med den unge, smukke Prins Heinrich af Reuss. Trods Modstand fra alle Sider blev Prinsen og Frk. Sneedorff forlovede, idet Prinsen maatte give Afkald paa sin Successionsret til Fordel for en yngre Broder. De blev imidlertid aldrig gift, da Prins Heinrich, der gjorde Tjeneste som Brigadegeneral under Kejser Napo-

leon, og forblev ham tro, da de andre tyske Fyrster faldt fra, faldt i Slaget ved Culm i Bøhmen i 1813. I 1816 blev hun saa gift med den unge norske Løjtnant Erik Anker, der var Adjudant hos Kronprins Carl Johan. Da denne blev Konge blev Anker Generalmajor og 1. Adjudant hos Kongen, medens hans Hustru blev Statsfrue hos Dronning Desideria.

Sneedorffs næste Datter Charlotte Amalie blev gift med Dr. med. Frederik Ferdinand Mourier, Datteren Juliane Louise blev gift med Etatsraad Benjamin Wolff til Engelholm og Grevensvænge, og deres Børn fik kgl. Bevilling til at føre Familienavnet Wolff-Sneedorff.

Sneedorff mistede sin Hustru 1815 og blev 1818 gift 2den Gang med Frk. Marie Margrethe Skibsted. I dette Ægteskab fødtes en Datter, der senere blev gift med Etatsraad, Herredsfoged C. F. Willemoes.

Sneedorff havde i sit Liv to bitre Skuffelser. Den første var, da han som Chef for Flaadestyrken, bestaaende af vore sidste 2 Linieskibe, *Prinsesse Louise Augusta*, for hvilket han tillige selv var Chef, og *Prins Christian Frederik* i de sidste Dage af November 1807 kaldtes ned fra Norge for at tage en stor engelsk Konvoj, der samledes i Kattegats sydlige Del. En mørk og sludfuld Aften, da de to Skibe havde tabt hinanden af Syne, kom han lidt nord for Kullen midt ind i Konvojen, men vilde afvente Daggry inden han angreb, hvorfor han blev liggende tildrejet, medens Konvojen for frisk sydlig Vind holdt Nordefter. Næste Morgen var den engelske Konvoj forsvundet, han fulgte med sine Skibe efter uden at naa Englænderne. Der var saamegen Snak om denne Sag, at Sneedorff i Foraaret 1808 begærede sit Forhold undersøgt ved et Krigsforhør. Helt godt stod han neppe i denne Sag, da Kongen af Hensyn til Sneedorffs andre Fortjenester standsede den. Den anden Skuffelse var værre. I 1826 kom han i Kompetencestrid med sin Næstkommanderende paa Akademiet, Kaptain Peter Wulff,

der var Chef for Kadetskibet, Korvetten *Najaden*. Sneedorff mente at Kadetskibet var ham underlagt, og at hans Forhold til Chefen var som en Eskadrechefs overfor en denne underlagt Skibschef. Wulff hævdede, at han som Chef stod direkte under Admiralitetskollegiet og vilde kun modtage Ordre af dette. Kollegiet gav Wulff Medhold, og fik endog Kongen til at give Sneedorff en alvorlig Reprimande, som han tog sig saa nær, at han blev syg, og 2 Maaneder derefter var han død.

Sneedorff har sikkert været den virksomste af de unge Officerer ved Selskabets Start, siden han var Selskabets første Formand, hvilket han atter var 1793—94. Han omfattede stadig Selskabet med varm Interesse, hans grundige Kendskab til de unge, som alle havde været Kadetter under ham, og den store Agtelse han nød hos disse, er sikkert kommet Søe-Lieutenant-Selskabet til Gode.

I det smukke Festskrift som Selskabet har udsendt i Dag vil man finde Selskabets Virksomhed udførlig behandlet, og man vil da være klar over, at det Sædekorn, der af nogle unge uegenyttige og begejstrede Løjtnanter i Dag for 150 Aar siden, blev lagt i Jorden, er vokset op til et stort og kraftigt Træ. Der har jo i de forløbne Aar været gode Aar og mindre gode Aar, men Alt i Alt vil alle være enige om, at Søe-Lieutenant-Selskabet har haft en stor og gavnlig Betydning for Søofficererne.

Lad os Alle — særlig de yngre — tagø Lære af Selskabets Historie, idet vi aldrig glemmer Henrik Gerners smukke Afskedshilsen til Selskabet, da han laa paa sit Yderste, hvor han anbefalede dets Medlemmer at gaa frem med Enighed, da de saa vilde stifte Nytte.

Selskabet vil da ogsaa i Fremtiden kunne bestaa forhaabentlig i en lang Aarrække til Gavn og Ære for den danske Marines Officerskorps og for vort Fædreland.

Gallipolimiraklet.

De forspildte Chancers Slag.

Af Major Otto Welsch, München.

flv. Medlem af den tyske Militærmisjon i Tyrkiet og Major i den kejsarlige osmaniske Hær.

Det karakteristiske ved et Mirakel er, at der er noget overnaturligt med i Spillet — noget, der strider imod de almindelige Forventninger og Erfaringer, og som støder an mod Logikens Love. I sin Omtale af Marne-slaget har Verdenslitteraturen saaledes formet Ordet »Marne-Underet«, fordi det Omslag, der fandt Sted, aldeles ikke havde været til at forudse. Og Tyrkerne og deres tyske Vaabenbrødre kan maaske med endnu større Ret tale om et »Gallipoli-Mirakel«. Thi Udfaldet af Dardanellerfelttoget blev en sensationel Overraskelse for saa godt som hele Verden — omend ikke for Fagmanden og Krigshistoriens Kendere. Allerede Sejrherren fra Trafalgar, der dog ogsaa forstod noget af denne Materie, har for mere end et Aarhundrede siden sagt: »En Sømand, der angriber en Fæstning, er en Nar!« Admiral Duckworth maatte i Aaret 1807 gøre den smertelige Erfaring, at selv et vellykket Gennembrud af Dardanellerne langt fra er ensbetydende med ogsaa at komme i Besiddelse af Konstantinopel. Den ældre Moltke er i sin Bog: »Breve fra Tyrkiet« (skrevet i Trediveerne i det forrige Aarhundrede) kommet til den Overbevisning, at en Forcering af Dardanellerne skulde være uigennemførlig, saafremt et sagkyndigt Forsvar organiseredes. Lord Fisher foretrak at true med sin Demission fremfor at paatage sig Ansvar for Gennemførelsen af den Churchill'ske Plan.

Naar Ikke-Fagmanden Churchill alligevel satte sin Vilje igennem i det engelske Krigsraad, belyser denne

Kendsgerning det uhyre Ansvar, som England bebyrdede sig med overfor sine Forbundsfæller. Men Churchill var i god Tro og efter menneskelig Beregning ogsaa berettiget til at stille ikke alene visse britiske Særinteresser i Orienten, men ogsaa den moderne Vaabentechnik og de Allieredes overordentlig store, materielle Overlegenhed over Centralmagternes svageste Forbundsfælle op imod Historiens Eksempler. Et Studium af Dardanelleroperationerne giver imidlertid det uigendrivelige Bevis for, at Begivenhederne ingeniunde tvangsmæssigt maatte tage det Forløb, de tog, men at alt tværtimod kunde være kommet ganske anderledes, hvis!

Og dette fører tilbage til Thesen om et Gallipoli-Mirakel. Hverken Ven eller Fjende var efter de foreliggende Forhold berettiget til at antage, at det svage Tyrki kunde være i Stand til at modstaa et maanedlangt Angreb paa Dardanellerne fra de Allieredes Side, endsige da, at de Allieredes stolte Flaade tilsidst skulde blive tvunget til at stryge Sejlene for Tyrkiet. Det var et Mirakel.

Men Historikeren og den nøgterne Kritiker søger under denne vidunderlige Hændelses Overflade efter dens naturlige Aarsager. De afslører sig — baade ved Marne og Gallipoli — som Følger af Imponderabilier: Fejl og Forsømmelser hos Ledelsen, menneskelige Ufuldkommenheder og Hemninger hos Tropperne o. s. v., o. s. v. — Forhold, som ikke var til at forudse, men som fik Tungen paa Vægtskaalen til i det kritiske Øjeblik at slaa ud til den anden Side.

Krigslykke?? Den gamle Moltke har præget følgende Sætning: »I Regelen har kun den Dygtige Heldet med sig i Længden«, og ligesaa forkert det vilde være at give den i denne Sætning slumrende Sandhed almindelig Gyldighed, ligesaa lidt kan det bestrides, at man ved en kritisk Betragtning af Dardanelleroperationerne oftere end under Studiet af andre krigshistoriske Begivenheder støder

paa det lille betingede Ord »hvis«, og at ethvert af disse »hvis« betyder en forspildt Chance.

Denne Konstatering er ikke ny. I den i Nr. 1 »Tidskrift for Søvæsen 1920« offentliggjorte Rapport fra Dardaneller-Kommissionen bliver næsten paa hver Side en eller anden Fejl eller Forsømmelse indrømmet. Delage¹⁾ betegner »*la campagne*« som »*une chaîne ininterrompue de lamentables improvisations*«, og de Kapitler af Churchills Krigsværk: »The world crisis«, der omhandler dette Kampafsnit, gør Indtryk af at være eet eneste Forsvarsskrift.

Det kan vel derfor ikke siges at være uberettiget engang at betragte Gallipolioperationerne — hvis kronologiske Forløb forudsættes bekendt — ud fra det Synspunkt, at dette alle Tidens største Kystslag fra Angribernes Side førtes som »de forspildte Chancers Slag«. Ved Siden heraf vil der frembyde sig Lejlighed til ogsaa at indflette et Par selvoplevede Indtryk samt til at stille Forsvarernes uhyre Vanskeligheder i netop det Lys, som faar den tyrkiske Sejr til at synes noget nær et Mirakel.

Det første store »hvis« staar allerede over August-dagene 1914, hvor det havde været muligt — »*to destroy the Goeben*«! Dette Raab, der som et andet *ceterum censeo* forplantede sig udover de maanedlange Kampe om Dardanellerne, havde sit Udspring i Englands og Frankrigs fælles og højst forstaaelige Ønske om at uskadeliggøre det i Øjeblikket kampdygtigste Skib i Middelhavet. Ligesaa uforstaaeligt er det derfor, at man ikke straks ved Krigens Begyndelse satte al Kraft ind paa at naa dette Maal. Den franske Middelhavsflaade bestod af 15 Linieskibe, 6 Krydsere, 28 Torpedo- og forskellige

¹⁾ Edmond Delage: »La Tragédie des Dardanelles« (Grasset, éditeurs).

Undervandsbaade; Maltaeskadren af 3 Slagkrydsere, 4 smaa Krydsere og talrige Torpedobaade. Overfor denne Overmagt var den tyske Middelhavsdivision viet til den sikre Undergang. Men i Stedet for at sætte »Goeben«s Tilintetgørelse over alle andre Opgaver stillede man Kravet om en Sikring af de afrikanske Troppetransporter til Frankrig op som det første strategiske Maal; og begge Flaadechefer søgte som bekendt at løse denne Opgave rent defensivt. Vi ved, at desforuden en Række Misforstaaelser, unøjagtige Befalinger og et mangelfuldt Samarbejde mellem de to Flaader var Skyld i, at »Goeben« og »Breslau« efter Beskydningen af Bône og Philippeville og efter i 36 Timer at have taget Kul ind først kunde løbe ud af Messinas Havn med klingende Spil og derefter, trods en yderligere Forsinkelse paa 36 Timer ved den græske Kyst, uhindret kunde staa ind i Dardaneljerne, medens Admiral Milne bevogtede Strædet ved Otranto og Farvandet mellem Sicilien og Tunis, og Boué de Lapeyrère — ligesom en Høne, der er lammet af en Slanges Blik — nøjedes med en passiv Flankedækning af Linien Algier—Toulon.

General Kannengiesser¹⁾ skildrer i sin Bog den mellem Enver Pascha og den tyske Generalstabsmajor von Kress udspillede dramatiske Scene, der gik forud for Admiral von Souchons Indsejling i Dardaneljerne den 10. August 1914, og som endte med, at den tyrkiske Krigsminister gav Fæstningen Chanak Kale Ordre til at lade de tyske Skibe staa ind i Strædet, men derimod tage eventuelle engelske Forfølgere under Ild. Den saa ofte hørte Paastand, at det først var denne Begivenhed, som fik den tyrkiske Regering til at slutte sig til Tyskland, er imidlertid urigtig, hvad der bl. a. fremgaar af den Kendsgerning, at den tysk-tyrkiske Alliancetraktat blev undertegnet allerede den 2. August, medens Tirpitz

¹⁾ Hans Kannengiesser Pascha: Gallipoli (Schlieffen-Verlag, Berlin).

først den 3. s. M. fattede sin geniale Beslutning om at beordre den tyske Middelhavsdivision til Konstantinopel. Men ikke desto mindre fik denne Time verdenshistorisk Betydning. Indgangsdøren til Dardanellerne smækkede i Laas med et Brag for først at aabne sig 5 Aar efter!

Materielt set fik Tyrkiet i »Jawus Sultan Selim« og »Midilli« — saaledes blev de to tyske Skibe omdøbt — Erstatning for to moderne tyrkiske Slagskibe, som man havde ladet bygge hos Armstrong, men som straks ved Krigens Udbrud var blevet beslagnet af England. (En tyrkisk Kommando paa 500 Mand havde opholdt sig i England allerede fra Juli 1914 for at overtage Skibene). Militært betragtet gav de den tyrkiske Flaade den fornødne Overlegenhed over den russiske Sortehavsflaade. I moralsk og vaabenteknisk Henseende forplantede den tyske Forbundsfælles Angrebsaand og Erfaringer sig saavel til den øverste Ledelse som helt ned til de mindste Enheder af den tyrkiske Flaade, hvis taktiske Ledelse blev lagt i Hænderne paa tyske Marineofficerer. Selvom Portens »Køb« af de to tyske Skibe som allerede omtalt ikke direkte bidrog til Tyrkiets Tilknytning til Tyskland, fremskyndedes Tidspunktet for de krigerske Operationers Paabegyndelse fra tyrkisk Side vel nok herigennem, og samtidig bragtes den tyrkiske Flaade op paa et saa højt Kampniveau, at den selv efter en vellykket Forcering af Dardanellerne endnu havde været i Stand til at yde en temmelig haardnakket Modstand mod de Allierede i Marmarahavet.

Alt dette kunde være undgaaet, hvis de Allierede i Krigens første Dage havde ladet en sund Strategis Krav raade med Hensyn til Bekæmpelsen af »Goeben« i Stedet for, som Tilfældet var, at gribe Sagen an ud fra den ene Synsvinkel: i første Linie at beskytte de franske Troppe-transporter. Alle senere Forsøg paa at komme Skibet til Livs ved Hjælp af Ubaads-Vaabenet¹⁾ kunde ikke gøre

¹⁾ Tidsskrift for Søværnen, Juni 1932.

det forsømte godt igen. Forgæves lurede franske og engelske Torpedoskibe et halvt Aar paa den frygtede Fjende foran Indløbet til Dardanellerne, og ligesaa resultatløst forsøgte de i de paafølgende 10 Maaneder ved heltemodige Fremstød gennem de tyrkiske Minefelter og Net-spærringer at bore Skibet i Sænk. Den 26. April 1915 fik »A. E. 2« uventet Øje paa »Jawus«, men maatte af ukendte Grunde lade Skibet passere uangrebet. Naar man ser tilbage paa Begivenhedernes Gang, paatrænger den Tanke sig uvilkaarligt, om ikke det tilstræbte Maal kunde være naaet, hvis de Allierede paa et senere Tidspunkt af Felttoget, da »Goeben« laa uvirksom bag sine Anti-Ubaads-Net i Bugten ved Stenia, havde sluppet hele Bombeeskadrer løs over Skibet. Alvorlige Forsøg i denne Retning blev i alle Tilfælde ikke gjort.

Endnu en Gang, i Aaret 1918, gav Skæbnen den engelske Flaade en fornyet Chance til at sende sin mest forhadte Modstander til Havets Bund. Det var, da »Jawus« — med 3 Minehuller saa store som Ladeporte — paa Tilbagevejen fra sit Angreb paa den engelske Flaadebasis paa Imbros gik paa Grund i Strædet ud for Chanak Kale og blev tvunget til, afmægtig og ude af Stand til at røre sig, at ligge fast her 6 Dage. Men den Lykkestjerne, som saa trofast havde ledsaget Skibet hidtil, holdt ogsaa Vagt over det i denne mørke Uge. Af 30 engelske Flyver-Bomber var kun de to Træffere, og disse opnaaede endda kun en ganske uvæsentlig Virkning. Da »A. E. 14«, som blev tilkaldt fra Malta, indtraf paa Ulykkesstedet, var »Jawus« allerede flot igen og paa Vej til Konstantinopel. Men Undervandsbaaden blev paa Hjemvejen et Bytte for de tyrkiske Landbatterier og gik under med Mand og Mus.

Det var den sidste Konsekvens af den i August forsømte Præventivforholdsregel.

Af langt større, ja afgørende Betydning for hele Gallipolitoget blev dog

Ikke-Udnyttelsen af Overraskelsesmomentet, hvis Mulighed eo ipso laa i Flaadens Bevægelighed og — ved tilsvarende Forberedelse — i Karakteren af de maritime Operationer. For klart at forstaa dette maa man først og fremmest fordybe sig i Tyrkiets politiske og militære Situation anno 1914 og derefter frigøre sig for den for os Europæere selvfølgelig Anskuelse, at Forsvaret langs alle Landegrænser naturligvis var forberedt paa det bedste allerede i Fredstid, saaledes at man kun behøvede at trykke paa en Knap for paa en hvilken som helst Dag at sætte hele Krigsmaskineriet i Gang.

Tyrkiet havde netop overstaaet de to Balkankrige. Land og Folk var udmattet paa det alvorligste baade i økonomisk og militær Henseende. Ganske vist havde man sluttet Fred med de traditionelle Fjender, og denne Fred blev heller ikke umiddelbart truet som Følge af Attentatet i Serajewo, men da Mobiliseringsordren blev udstedt, marcherede den tyrkiske Hær alligevel instinktmæssigt op langs Grænserne til Bulgarien og Grækenland. Man kunde slet ikke forestille sig nogen anden Modstander. Jeg mindes f. Eks. tydeligt en Samtale fra hine Dage i et Telt ved Adrianopel, hvorunder den tyrkiske Kavalleridivisions-Kommandør hovedrystende blev ved og ved at stille følgende Spørgsmaal: *«Mais contre qui ferons-nous la guerre? et à quelle frontière?»*

Faa Uger senere beskød to engelske og to franske Krigsskibe paa en Afstand af 14 000 m begge de to gamle ved Indløbet til Dardanellerne beliggende Sultanslotte. Militært set en fuldkommen hensigtsløs Handling. Ilden stod paa i nøjagtig 11 Minutter, saa dampede Skibene bort igen. Det var kun en Repressalie for det tidligere stedfundne Bombardement af Sebastopol fra »Goeben«s Side. »Men« — skriver Delage — »denne Dumhed var ikke til at gøre god igen«! Tyrkerne vidste

nu, hvordan Landet laa, og fra hvilken Side de blev truet. Ganske vist forholder det sig rigtigt, at bortset fra Churchill endnu intet Menneske — end ikke i London — paa dette Tidspunkt omgikkes med Tanken om et Angreb paa Dardanellerne, men, set fra Konstantinopel, blev det Indtryk vakt, at en saadan Hensigt var til Stede. Den offentlige Mening blev alarmeret og Generalstabens Opmærksomhed i højere og højere Grad henledt paa dette strategiske Brændpunkt.

Det første Alarmskud faldt den 3. November 1914. Men det blev Februar, før de Allierede paabegyndte deres systematiske Nedkæmpelse af de ydre Forter. Og ialt forløb der 4 Maaneder, inden det store Flaadeangreb satte ind den 18. Marts 1915. I Mellemtiden havde Tyrkerne draget de fornødne Konsekvenser af Situationen og, for saavidt Dardanellerfæstningens Søfront kom i Betragtning, resp. for saa vidt Landets Armod paa Krigsmateriel tillod det, skaffet Forhold, som laa 100 % daarligere for Angriberen end i November 1914.

Premierleutnant O. H. Arentoft har i en Artikel i »Tidsskrift for Søvæsen«s Junihæfte 1933 givet et anskueligt Billede af den tyrkiske Kystbefæstning, saaledes som den saa ud, da den stod paa Højdepunktet af sin Organisation. Men hvor helt anderledes var ikke dette Billede ved Krigens Begyndelse!

Lad os først og fremmest høre, hvad Lord Churchill siger i denne Henseende:

»De 4 ydre Forter ved Indløbet til Dardanellerne havde 19 svære Stk. Skyts; heraf var 15 meget forældede Modeller med Maximalskudvidde paa 6—8000 Yards. Kun 2 Par — 9,4 inch — i de to mindre Forter kunde skyde indtil 11 000 Yards. Som Følge heraf var alle disse Værker udsat for Bombardement fra vore Skibe paa en Afstand, som gjorde det umuligt for dem at besvare dette effektivt . . . Det indre Forsvar bestod af 10 Forter og Batterier af forskellig Art og Kampkraft. De var,

foruden med enkelte mindre, armeret med 20 lange, moderne og 52 gamle, korte Stk. Skyts, som alle var opstillet paa aabne Volde. De var synlige fra Søsiden, men kun yderst sjældent forsynet med Skjolde. Det gamle Skyts var i Stand til at beskyde saadanne Skibe, som vilde passere selve Strædet; men kun det lange Skyts kunde anvendes til at forhindre en fremmed Flaade i at staa op i Strædet, resp. i at nærme sig Forterne. Man kan derfor sige, at Forternes Bestykning i Praksis indskrænkede sig til disse 20 lange Kanoner, thi lykkedes det først en fremmed Flaade at komme paa nært Hold, vilde den sikkert kunne bringe Forterne til Tavshed og drive Besætningen fra Skytset Ved Krigens Begyndelse blev Strædets smalleste Del spærret med 5 Minerækker med tilsammen 191 Miner Forsvarets forskellige Faktorer var gensidig afhængig af hinanden. Hvis en af dem brød sammen, vilde det ogsaa drage de andres Fald med sig. Forterne kunde ikke, udelukkende støttet paa egen Kraft, yde Flaaden Modstand. De var udsat for indirekte Beskydning tværs over Halvøen. De kunde beherskes og i høj Grad beskadiges af direkte Ild, afgivet fra et eller andet Punkt i selve Strædet syd for Minefelterne. Endelig kunde de tvinges til at bortskyde deres Ammunition i Kamp med Flaaden. Størrelsen af Tyrkernes Ammunitionsbeholdninger var derfor af kardinal Betydning"

Disse Lord Churchills Ord kan yderligere suppleres derhen, at de engelske Skibe var udstyret med Kanoner med et Kaliber paa 12 og 15 Inches og med en Skudvidde paa henholdsvis 14 000 og 20 000 Yards; at ikke eet af Tyrkernes Fæstningsværker var pansret; at de tværtimod uden Undtagelse bestod enten af ganske forældede Murkonstruktioner eller af høje Jordværker; at de manglede bombesikre Opholdsrum, ligesom de var ganske blottet for alle de Indretninger og Apparater, som kræves til en moderne Ildledning og Kampførelse;

at hverken Skydesystemet eller Efterretningsvæsenet var organiseret i Overensstemmelse med Nutidens Fordringer; samt endelig, at Skytset paa Fæstningsvoldene bestod af alle mulige Modeller fra Krupp, Schneider-Creuzot og Vickers & Søn, fredeligt opplantet Side om Side, hvorigennem alene Ammunitionsspørgsmaalet blev haabløst kompliceret. De daværende Minespærringer repræsenterede desuden en højst ejendommelig Samling af russiske, franske og bulgarske Modeller, hvoraf en Del var fisket op af Havet ved Trapezunt eller Smyrna, mens en anden Del stammede fra Balkankrigene, og siden den Tid havde været opstillet som Trofæer i det tyrkiske Armémuseum. Deres Funktionering var derfor meget tvivlsom.

Den tyrkiske Flaade bestod, bortset fra »Goeben« og »Breslau«, af to gamle Krydsere paa 10 000 ts »Torgus Reis« og »Barbarossa Heredin«, (alias »Weisenburg« og »Wörth«, to Skibe, som Tyrkiet længe før Krigen havde købt af Tyskland), 2 lette Krydsere paa 3000 ts, af forskellige Torpedobaade samt nogle mindre Fartøjer. Den havde end ikke T. S. F. installeret og befandt sig paa det daværende Tidspunkt — til Trods for den engelske Marinemissions forudgaaede Reformarbejde under Ledelse af Admiral Limpus — i en beklagelsesværdig Tilstand. Besætningen talte ca. 10 000 Mand samt 8000 Officerer, af hvilke Størsteparten aldrig havde lært hverken at navigere eller at skyde.

Saadan omtrent saa Dardanellerforsvaret ud, da Engländerne og Franskmændene i November 1914 begyndte at indskyde deres Skibe paa de gamle Sultanslotte, og i det store og hele skete der ingen Forandring i Forsvarets Forfatning før langt hen paa Aaret 1915. Thi det var en næsten uoverkommelig Opgave at bevæge Tyrkerne med den dem indgroede mohammedaniske Fatalisme til paa langt Sigt at foretage prophylaktiske Forholdsregler, og et tyrkisk Ordsprog siger ogsaa: »Alt Hastværk kommer fra Djævlens«.

Men Marskal Liman von Sanders, der paa det da-værende Tidspunkt endnu havde Kommandoen over den 1. Armé i Konstantinopel, stillede til Disposition for Fæstningen Chanak Kale det svære Artilleriregiment Wehrle, som derefter byggede sine otte 15 cm Haubitsbatterier med Flankevirkning mod den angribende Fjendes Angrebsretning. Admiral Souchon lod hele Mellemartilleriet fra Krydseren »Messudien« udskibe til Forstærkning af Forterne. Dardanos fik et nyt Batteri, bestaaende af 5 Kanoner og Pansertaarne fra et andet gammelt, tyrkisk Krigsskib. »Goeben« og »Breslau« afstod deres lette Artilleri og Maskingeværer til Fortet »Hamidie«, som fra nu af udelukkende var bemanded med tyske Matroser. Tyske Søofficerer overtog Kommandoen paa de tyrkiske Skibe og lærte de tyrkiske Matroser at fyre med Højtryk; der dannedes to Divisioner af Minestrygere, og der anlagdes store Depoter af Kul, som af »Goeben« eskorteredes fra Gruberne ved Herakles til det Gyldne Horn.

Fra Midten af Februar at regne, da »Orhanie« og »Ertogul« (af Englænderne kaldet »Batteri Helles« efter det nærliggende Kap Helles) blev lagt i Ruiner, fik man ogsaa i Krigsministeriet Fornemmelsen af, at det nu blev Alvor, og handlede derefter. Vest og Syd for Konstantinopel blev der under Liman von Sanders opstillet 5 Armékorps; ved Bosphorus yderligere 2 under Djemal Paschas Kommando. De vigtigste Punkter paa Marmarahavets Kyst, incl. Prinseøerne, sattes, saa godt det lod sig gøre, i Forsvarstilstand, og Kommandoforholdene ordnes. Fronten deles i en Land- og Søfront. Den førstnævnte forbliver endnu i tyrkiske Hænder. Admiral v. Usedom faar Overkommandoen over begge Stræderne tildelt, mens General Djevat Pascha overtager Befalingen over Fæstningen Chanak Kale. Han afløses senere af Admiral Mertens. Kærne- og Nøglefortet »Hamidie«, (som den 18. Marts bibringer den allierede Flaade mere end Halvdelen af alle dens Tab), staar under Korv. Kpt. Wos-

sidlos Befaling. Kaptajn z. S. Pieper har Ledelsen af de tyrkiske Ammunitionsfabrikker, og Oberst Schlee sørger for nye Tilførsler af Ammunition til Infanteriet. Allerede før de egentlige Operationers Begyndelse var saaledes nogle af de vigtigste og mest ansvarsfulde Stillinger ved Fronten besat med Tyskere. Men det samlede Antal af tyske Officerer og Underofficerer oversteg ikke 500, selv ikke da Kampene naaede deres Højdepunkt.

Det tysk-tyrkiske Samarbejde bør ogsaa i store Træk strejfes ved denne Lejlighed: Sultanen var øverste Krigsherre. Hans Stedfortræder, Krigsminister Enver Bey, Vicegenerallissimus. General Liman havde som Chef for den tyske Militærmission i Tyrkiet (Milimis) kontraktmæssigt faaet tilsikret en effektiv Indflydelse paa den tyrkiske Armés Ledelse. Angaaende alle militære Operationer maatte der først opnaas Forstaaelse mellem Enver og Falkenhayn i det tyske Store Hovedkvarter. Dette skete ved Hjælp af Kurerer eller ved Militærmissionens Mellemkomst. General Zekki Pascha førte som Forbindelsesled mellem de to Hovedkvarterer en Skyggetilværelse i Pless. Omvendt var Marskal v. d. Goltz, der senere overtog Kommandoen over den 2. Armé ved Bosporus, tildelt Sultanen som Generaladjutant.

Hvad der i disse Uger paa tyrkisk Side blev ydet i Retning af forenede tysk-tyrkiske Anstrengelser var et Improvisationens Mesterværk, som den 18. Marts 1915 kostede den engelske Flaade 7 af dens 18 store Kampskibe med et samlet Tonnageindhold paa over 90 000 ts. Denne improviserede Styrkelse af Søforsvaret havde slet ikke — eller i det mindste ikke i det nuværende Omfang — været mulig, hvis de Allierede ikke selv paa et saa tidligt Tidspunkt havde alarmeret Tyrkerne og yderligere havde ladet 4 Maaneder hengaa, før de bestemte sig til Angreb. Uden paa dette Sted at komme nærmere ind paa de dybere Aarsager til denne Forhaling, er det vel berettiget at antage, at Churchills Optimisme efter

al Sandsynlighed kunde have fejret en Triumf, hvis Flaadeangrebet paa et langt tidligere Tidspunkt var brudt ind over Dardanellerne som et Lyn fra klar Himmel, og hvis de nødvendige, forberedende Enkeltaktioner var blevet gennemført i eet Træk.

Men selv efter, at den store Chance, som laa i et overraskende Angreb, var sluppet de Allierede af Hænde, havde deres Martsangreb endnu haft gode Udsigter til at føre til et gunstigt Resultat, hvis det

enten 1) var blevet gentaget den 19. Marts,
 eller 2) straks var blevet understøttet af en militær
 Aktion til Lands.

Den første Eventualitet er saa ofte blevet diskuteret, at vi her kan fatte os ganske kort. Med Hensyn til den notoriske Mangel paa Ammunition, som den 18. om Aftenen herskede i de vigtigste Forter, og paa hvilken Thesen om

et gunstigt Udfald af et saa hurtigt som muligt
 gentaget Flaadeangreb

støtter sig, henviser jeg til Arentofts allerede omtalte Artikel. Kannengiesser meddeler som en interessant Detaille, at Batterierne Wehrle paa den nævnte Kampdag med ca. 1600 Skud opnaaede ikke mindre end 136 Træffere paa de fjendtlige Skibe. Sammenlignet hermed grænser det ringe Tab hos Tyrkerne til det vidunderlige. Endskønt en enkelt Bredside af den engelske Dreadnought »Queen Elizabeth« alene kastede 7442 kg Jern og Staal ud over de aabne tyrkiske Batterier, var Dagens samlede Balance (fra alle Forter) kun 74 Saarede, 40 Døde (heraf 18 Tyskere) og 8 ødelagte Skyts af de forhaanden-værende 172. Jordskraaningerne og Traverserne var naturligvis stærkt beskadiget; de primitive Telefonledninger var skudt sønder og sammen, og de store med Regnvand

fyldte Jordhuller, hvor 30 cm-Granaterne var slaaet ned, dannede naturligvis uhyre Trafkkforhindringer Men ved Siden af Manglen paa Ammunition til det svære Skyts var der endnu en anden Omstændighed, som vakte berettiget Ængstelse.

I Modsætning til den høje Moral hos Soldaterne ved Dardanellerfronten var Konstantinopels Befolkning blevet grebet af en Ophidselse uden Lige ved Efterretningen om Bombardementet den 18. Marts. Grækere og Armeniere — den osmaniske Stats indre Fjender — troede nu, at deres Time var kommet. Oprøret laa i Luften. Den almindelige Nervøsitet var i Færd med ogsaa at bemægtige sig Regeringen. En Del af Skatkamret førtes allerede fra det gamle Serail til Eski Schehir, og man traf ogsaa Forberedelser til at forlægge Statsforvaltningen til Lilleasien. En udbredt Rejselyst sporedes pludseligt hos Bybefolkningen, og det maa udelukkende tilskrives v. d. Goltz Paschas Indflydelse og Besindighed, at ikke ogsaa Sultanen flyttede til Eski Schehir. Ved den mindste Foranledning kunde Atmosfæren udlade sig i en almindelig Panik. Intet Under, at man i tyrkiske Kredse imødesaa Morgenens den 19. Marts med stor Spænding og Skepsis. I Berlin troede man bestemt paa en Gentagelse af Flaadeangrebet. Levantinerne i Konstantinopel haabede paa et saadant. Usedom frygtede det. Souchon, ja selv Enver, har senere tilstaaet, at Englænderne paa det Tidspunkt kunde have faaet Konstantinopel, hvis de vilde have taget Tabet af endnu nogle Skibe med i Købet.

Paa engelsk Side traadte Churchill naturligvis i Skranken for en Fortsættelse af den eengang paabegyndte Flaadeoperation. Men Lord Fischer var imod Forsøget, og heller ikke Robeck vovede at overtage Risikoen endnu en Gang — fordi han naturligvis ikke kunde overse Situationen paa tyrkisk Side. Men ligesom Churchill havde overvurderet baade »Queen«s og de andre Skibes Ildvirkning, overvurderede Admiral de Ro-

beck nu Faren ved de tyrkiske Miner. Fremfor alt er det ikke rigtigt — saaledes som man dengang troede — at Tyrkerne den 18. havde udlagt Drivminer. Dette demteres ogsaa af Churchill (Bd. 2, Side 260). Ligesaa lidt som der paa tyrkisk Side var Ammunition for Haanden, ligesaa lidt fandtes der Minerereserver. Størsteparten af de tabte Skibe maa iøvrigt skrives paa de tyrkiske Brisantgranaters Konto. Hvor Sænkningen af et Skib paa viseligt har kunnet henføres til et Sammenstød med en Mine, drejede det sig udelukkende om Miner fra hin Række, som først i Morgentimerne den 18. Marts blev udlagt i Bugten ved Erenkøi af den lille Damper »Nouret« (under tysk Kommando), men som det ikke var lykkedes de engelske Opklaringsflyvere at stedfæste.

Churchill forfægter derfor i sin Bog den Anskuelse, at det havde været muligt — og ubetinget burde være forsøgt endnu engang den 19. Marts — at rydde Strædet mellem Erenkøi og Kilid Banir for Miner og derefter forcere det. De indre Forter havde i paakommende Tilfælde været stillet overfor Alternativet enten at tilbageholde deres sparsomme Ammunition og tillade den fjendtlige Flaade at komme paa ganske nært Hold — eller fuldstændig at blotte sig. Men i begge Tilfælde vilde det tilsidst være lykkedes at rydde Minefelterne og nedkæmpe Fæstningens Hovedforter.

Nord for disse Forter fandtes blot et Par Kanoner, Model 1878, uden Brisantgranater! Nord for Kap Nagara kun endnu to Batterier fra Aaret 1835!! Var den engelske Flaade først ankret op foran det gamle Serail, havde det maaske været ensbetydende med en Revolution mod Enver — ja, havde maaske bragt en Særfred med Tyrkiet med sig!

Er det da saa mærkværdigt, at det under disse Omstændigheder forekom Tyrkerne, der allerede havde frygtet at se deres Skæbne beseglet, som et Mirakel, da de

Morgenen efter Flaadeangrebet saa Havet liggende for sig, vidt og bredt rensed for den britiske Flaades Staalkolosser.

Efter at Forsøget paa at forcere Strædet med Flaaden alene hverken gentoges den 19. Marts eller en af de nærmestfølgende Dage, traadte Sandsynligheden for

et kombineret Angreb til Lands og til Vands mere og mere i Forgrunden, hvad der blev en Kilde til nye Bekymringer for det tyrkiske Hovedkvarter, thi Halvøens Forsvar ind mod Landsiden var endnu mindre forberedt end Søfrontens Forsvar.

Her maa først og fremmest henvises til, at Dardanellerforsvaret er en decideret Søfæstning uden Landfront. De indre Forter er beliggende nede i Dardanelernes Dalsænkning, tildels endda paa Bagsiden af Smaaskraaninger og Skrænter, men ikke oppe paa Skrænternes Ryg med Landet bredt ud foran sig. De to Yderforter, som vender mod det Ægæiske Hav, ligger umiddelbart, det vil sige for tæt ind under selve Kysten til herfra at kunne beskyde Halvøens Terrain. Saavel de indre som de ydre Forter er derfor ikke alene værdiløse, hvor det gælder at afværge en Landsætning eller et Angreb over Land, men trænger tværtimod selv til at beskyttes fra Land.

I hvilken Udstrækning Forsvaret mod Landsiden var negligeret, forstaar man bedst, naar man et Øjeblik overvejer, hvilke Foranstaltninger vel en europæisk Stormagt allerede i Fredstid vilde have truffet til Halvøens Sikring, hvis Konstantinopel f. Eks. havde tilhørt Russerne eller Englænderne i Stedet for Tyrkerne.

Gallipoli — et strategisk Punkt af første Rang! Hvortil Landets Skæbne i Aartusinder har været og i Aartusinder vil vedblive at være knyttet! Hvoraf Hovedstadens Sikkerhed afhænger! Som vil være af afgørende

Betydning for Udfaldet af fremtidige Krig! Intet vilde være naturligere end at gøre denne Halvø til en befæstet Zone, stærk nok til at være et hvilket som helst Angreb voksen: Paa hver af Højderne Eltschitepe ved Krithia (af Englænderne kaldet »Achi Baba«) og Kotchatchemen-dag Syd for Anaforta et Panserfort, som kunde dække Fæstningens Hjerter — stormfrit til alle Sider og beherskende Havet indtil Grænsen for moderne Skudvidde. Samme Slags Fort ved Mäander-Flodens Bred, hvor i sin Tid Priamos' stolte Fæstning stod, og paa Landtangen ved Bulair, det saarbarste Punkt i hele Systemet. Hvert enkelt Fort maatte naturligvis være udstyret med de fornødne Tilslutningsværker og Batterier, med til Kysten fremrykkede Forsvarslinier og Støttepunkter for Infanterikampen, med beskyttede Batterier, Depoter i det bagved liggende Terrain og indgravede Forbindelsesveje herfra til Fronten; med brede Hærveje, som gennemkrydser Halvøen i alle Retninger; med en firesporet strategisk Bane fra Konstantinopel og Adrianopel til Byen Gallipoli, og med en anden Banelinie fra Panderma til Chanak Kale; med permanente Udladningskajer paa begge Kyster indenfor selve Dardaneller-Området og sidst, men ikke mindst, med Optagestillinger paa Øerne i Marmarahavet.

Saaledes omtrent maatte man forestille sig en tidsvarende og forsvarlig Befæstning af Halvøen Gallipoli. Den vilde naturligvis havde slugt Hundreder af Millioner. Men til Gengæld vilde Hundredtusinder af Tyrkiets bedste Sønner ikke have forblødt sig i de primitive, feltmæssige Skyttegrave, og efter al Sandsynlighed vilde et permanent udbygget Forsvar ogsaa indirekte have forhindret den senere Katastrofe i Palæstina.

Men intet af det foran skitserede forefandt i Aaret 1914. Øde og bar strakte Halvøen sig ved Hellespont, nøjagtig som Mohammed II havde erobret den 1453, og som de venezianske Galejer 200 Aar senere ogsaa kendte

den. Ingen Bane førte derhen. Mellein Usumkøpru — den nærmeste Station paa Konstantinopel-Adrianopel-Linien — og Byen Gallipoli ligger en March paa 160 km paa en ikke-makadamiseret, for militære Øjemed næsten ubrugbar Landevej med uhyre bakket Terrain. Alt, hvad der ellers fører til Halvøen og dér som Forbindelsesveje gennemfører de sandede Sletter eller snor sig op i det kløftede, klippeagtige Vildnis, kan slet ikke kaldes Veje, men er kun smalle Stier, som kun kan benyttes af Kamel- og Æselskaravaner, højtregnet maaske befærdes med smaa tohjulede, klodsede Kærrer, trukket af Bøfler. Udover Gallipoli og Chanak Kale intet, som blot kunde gøre Fordring paa Navn af Havn, eller som kunde lette Udskibningen af Tropper og Materiel. Hvad angaar selve det lokale Forsvar, saa havde Enver Pascha — fuldstændig døv overfor alle General von Limans Advarsler — lagt dette i Hænderne paa 6 Gendarmeri-Batailloner, der i Lighed med forældede Grænsevagtposter var fordelt i smaa Dynger og strøet ud over den 150 km lange Kyst fra Tenedos til Bugten ved Saros. Selv efter at det III A. K. paa et noget senere Tidspunkt havde overtaget Halvøens Forsvar, var Situationen bestandig lige trøstesløs, og det er ingen Overdrivelse, naar Delage skriver: »Endnu en Maaned før Limans og den 5. Armés Ankomst til Halvøen vilde en overraskende Landsætning være blevet kronet med Held af næsten skæbnesvangre Dimensioner».

Den 25. April var det »too late»¹⁾ — nøjagtig som Flaadeangrebet den 18. Marts.

Først den 24. Marts blev den 5. Armé dannet, og Liman von Sanders fik som dens Øverstbefalende betroet at sikre og beskytte Halvøen. Han blev hermed stillet overfor en svær og ansvarsfuld Opgave, hvis Løsning ikke stod i hans egen Magt alene. »Hvis Englænderne

¹⁾ Lloyd George skriver i sine »War-Memoirs»: »Dette Motto stod over alle vore Krigshandlinger 1915!»

giver mig 8 Dages Frist . . .», sagde han, da han steg i Land paa Gallipoli. Han fik ikke blot 8 Dage — han fik mere end 4 Uger foræret! Heraf maa alene de tre skrives paa Konto af den forkerte Indladning af den 29. engelske Division. Man havde f. Eks. ladet eet Skib udelukkende med diverse Fartøjer, medens de fornødne Forspænd fandtes ombord paa et andet. Skytset sendtes med eet Skib, Ammunitionen med et andet o. s. v. o. s. v. Da Troppetransporten skulde udlades i Mudros, var den af disse Grunde ikke kampberedt, og paa samme Dag, som Liman overtog Ledelsen af den 5. Armé, blev alle til Landsætningen bestemte Ententetropper og alt Materiel endnu engang sendt tilbage til Ægypten, hvor de blev ordnet efter taktiske Synspunkter og derefter paany indskibet til Mudros!

I den mellemliggende Tid fuldbyrdedes den planmæssige Inddeling af Gallipoliarméen: Kystforsvaret, Observations- og Meldesystemet blev organiseret; Veje blev anlagt; Etappetjenesten reguleredes; paa begge Kyster byggedes Udladepladser; March-, Skyde- og Fægteøvelser afløste hinanden for at forberede Tropperne til de dem ventende særlige Opgaver. Alt dette gik for sig under Foruroligeild fra de Allieredes Skibe, der beskød ethvert sig frembydende Maal, og under bestandige Angreb fra fjendtlige Flyvere, der dels betjente sig af M. G. og Bomber, dels lod Byger af spidse Staalpile hagle ned over Tropperne. Jordarbejderne kunde af Hensyn hertil kun udføres om Natten, og man var ligeledes tvunget til kun at foretage Omgrupperinger, naar det var mørkt.

Af største Betydning var det — saalænge man endnu ventede paa det forestaaende Angreb — at faa de forskellige Troppeenheder stillet i Beredskab paa de rigtige Steder. Enhver Splittelse burde undgaas, og dog maatte alle strategiske Punkter dækkes. Tillige maatte Opstillingen vælges saadan, at man straks kunde skride til Modangreb mod de formentlige Landsætningssteder. Dette

gjaldt først og fremmest de udprægede Farezoner paa den tyrkiske Fronts yderste Fløje — nemlig mod Nord i Bugten ved Saros og mod Syd paa Lilleasiens Kyst. En Landsætning paa Tangen ved Bulair vilde true med at afskære den tyrkiske Armé fra dens bagudliggende Forbindelser baade til Lands og til Vands. En fjendtlig Fremrykning paa Dardanellernes sydlige Kyst kunde føre til en Oprulning af de uerstattelige Batterier i Ereokjø-Bugten eller til en omgaaende Bevægelse ved Chanak Kale. Maalene for et Angreb fra Vest frembød sig af sig selv paa Grund af Landets geografiske Struktur: de dominerende Højder ved Krithia og syd for Anaforta, hvorfra Søbefæstningens vigtigste Forter paa Strækningen Maidos-Chanak kunde tages under direkte Ild.

For at fyldestgøre alle disse Krav delte Marskal Liman von Sanders sin Armé, der var blevet forstærket med den 3. I. D. fra Konstantinopel, i 3 Grupper à 2 Divisioner og stillede disse op ved Bulair, ved Maidos og paa den asiatiske Bred. Alle 6 Divisioner var saaledes udkommanderet til Fronten; Reserver fandtes ikke, og Sikringsafdelingerne ved selve Kysten blev indskrænket til et Minimum.

Efter endt Gennemførelse af disse Forholdsregler var i det mindste det allervigtigste af det hidtil forsømte Generalstabsarbejde indhentet. Derimod var det en komplet Umulighed i Løbet af 4 Uger blot tilnærmelsesvis at bringe Hæren, der i de forudgaaende Balkankrige havde mistet saa at sige hele sit Materiel, op paa samme høje Udrustningsniveau, som var at formode hos den med alle den moderne Krigsindustri Frembringelser udstyrede Modstander. Delage, som har gjort hele Kampagnen med som fransk Marineofficer og sikkert ikke kan siges — i Betragtning af de Allieredes Fiasko — at have nogen som helst Grund til at fremstille deres Modstander som værende af ringe Værdi, beskriver den Tilstand, hvori 5. Armé befandt sig, som følger:

»Den var ikke glimrende . . . Det eneste Artilleriregiment« (indenfor hver Division) »bestod kun af 2 Afdelinger . . . Hæren havde hverken svært Artilleri eller Flyvere eller Automobiler . . . Denne beklagelsesværdige Hær, hvis Mundering var lige daarlig, hvad enten det gjaldt Klæder eller Fodtøj, manglede alt eller næsten alt . . . Den besad ingen Belejringspark o. s. v. o. s. v..»

Rigtigheden af denne Beskrivelse kan Forfatteren af egen Erfaring fuldt ud godkende og endda gøre følgende Tilføjelse:

Knapheden paa Materiel gik saa vidt, at selv Skyttegravene maatte graves med Infanteristernes smaa Haandspader. Soldaternes Uniformer hang i Laser. De Sandsække, som skulde tjene til Afsvækning af den fjendtlige Ild, blev af Soldaterne brugt til at reparere deres Trøjer med. I Stedet for anden Fodbeklædning nøjedes de med — baade Sommer og Vinter — at vikle et Stykke Kalvehud om Fødderne og snøre det fast med Sejlgarn, og det var saa sandelig ikke enhver »Asker«¹⁾, der var saa lykkelig at eje en Frakke.

I Betragtning af disse Omstændigheder havde General v. Liman alt andet end Grund til at være særlig optimistisk med Hensyn til den ham underlagte Armés Ydeevne, sammenlignet med de franske og engelske Tropper. Men det sværeste Problem, som han blev stillet overfor, var at opdrive det fornødne svære Artilleri. Alt, hvad der paa nogen Maade kunde undværes, slæbte man hid fra Fæstningen Adrianopel og fra Tchaltaltcha-Stillingen, ja selv et urgammelt 12 cm Mørserbatteri blev hentet fra Musæet i Konstantinopel. Paa et mere fremrykket Stadium af Kampen maatte en Divisionskommandør endda prise sig lykkelig, hvis han blot vidste, at han havde een lang 10 eller 12 cm Kanon — læg Mærke til: Kanon! ikke Batteri! — bag sig med en

¹⁾ »Asker« er det tyrkiske Ord for »Soldat«.

Skudvidde paa 11 km, mens »Queen» var i Stand til at kaste sine »Sukkertoppe» ud over de tyrkiske Stillinger fra en Afstand paa 18 km. Tilsidst gav Enver Befaling til at overføre nogle mobile Haubitsbatterier fra Erenkøj til Gallipoli, endskønt Søfronten svækkedes meget herigennem. Men trods alle Anstrengelser holdt Manglen paa Skyts og Ammunition sig som en kronisk Sygdom hos Gallipoli-Arméen, og denne Mangel var en af Hovedaarsagerne til, at det trods højeste Moral og bedste Føring ikke lykkedes at slaa Modstanderne afgørende og drive dem tilbage til deres Skibe. En Bedring indtraadte først, da Felttoget i Serbien var ført lykkeligt til Ende fra tysk Side, og der herigennem aabnedes Mulighed for en direkte Forbindelse med den tyrkiske Forbundsfælle. Det er derfor ingen Tilfældighed, at Englændernes Beslutning om en Likvidering af Dardaneller-Togtet faldt sammen med dette Tidspunkt. Thi for hver Uge, der gik, vilde Forsvarerens artilleristiske Kraft forstærkes, og Farerne ved Tilbagetoget fra Halvøen forhøjes i samme Maalestok.

Men indtil man var naaet saa vidt, var det de tyrkiske Artilleri- og Divisionskommandører, som gennemvaagede søvnløse Nætter! Ganske vist klages der ogsaa i de engelske Rapporter over Ammunitionsangel. Men denne var kun relativ. Naar Englænderne og Franskmændene skød, skød de alt, hvad Røerne kunde yde. Paa tyrkisk Side derimod maatte Antallet af Skuddene ofte — selv ved Ild-Overfald — rationeres til 5 eller 10 Skud pr. Skyts. Det var en kummerlig Vegeteren, en gennemgaaende passiv Holden-ud Maaned efter Maaned, og der krævedes Anatolierens hele beundringsværdige Sejghed og den i Kismet-Troen hvilende, et defensivt Forsvar tilgodekommende Kraft for til det sidste at gennemføre dette.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Anvendelsen af den taktiske- eller den strategiske Tang ved Landsætningsoperationerne havde ført til det bedste Resultat, vil til evige Tider forblive ubesvaret. General Hamilton foretrak den 25. April at anvende den første, idet han valgte Sedul Bahir og Ari Burnu til Basis for Landoperationerne. Ganske vist bragte denne Beslutning ham den Fordel, at han til Fuldkommenhed kunde udnytte den artilleristiske Understøttelse, der ydedes ham af Flaaden, som fra 3 Sider kunde holde Halvøens Sydspids under Ild. Paa den anden Side stødte Angrebet her — idet han til en vis Grad tog Tyren ved Hornene — paa Tyrkernes bedst forberedte Stillinger, og Angrebets anden Løftestang (ved Ari Burnu) var for kort til at virke som en Flankebevægelse.

Forsøger man at forestille sig den Situation, hvori den tyrkiske Overkommando befandt sig, maa man indrømme, at disse Aftentimer den 25. April vel nok hørte til de mest kritiske under hele Felttoget. Tyrkerne var ganske vist gennem deres Agenter underrettet om en forestaaende Landsætningsaktion, men kun i al Almindelighed; derimod besad de ingen Oplysninger om, hvor Fjenden havde bestemt sig til at gaa i Land. Det gjaldt derfor for Marskal Liman von Sanders om at gennemskue Modstanderens sande Hensigter og disponere i Overensstemmelse hermed. Ogsaa for ham steg der nu i Horizonten et truende »hvis« op, som — alt efter Omstændighederne — kunde paavirke Begivenhederne paa en heldig eller uheldig Maade.

Liman havde modtaget Melding om, at Franskmændene var gaaet i Land ved Kum Kale paa Dardanellernes asiatiske Bred paa samme Tid, som de allerede omtalte Angreb indleddes af Englænderne. Besikabugtens Kyst var bleven beskudt af flere fjendtlige Orlogsskibe, men et svagt Landgangsforsøg afvist. Personlig havde han

været Vidne til, at »the Royal Naval Division» ikke alene beskød Befæstningerne ved Bulair, men ogsaa landsatte forskellige Troppestykker paa Øen Xeros. Hvor var det



Fig. 1.

alvorligt ment? Hvor kun en Skinmanøvre? Endnu laa alt i det uviste, og det var derfor en yderst ansvarsfuld og afgørende Beslutning, han traf, da han endnu samme Aften trak to ved Bulair og en af de ved Kum Kale staaende Divisioner bort og beordrede dem til Maidos,

fordi han forudsaa, at Afgørelsen vilde falde her i Syden. Havde han handlet anderledes, eller blot ventet til næste Morgen med at udstede sin Befaling, vilde Understøt-

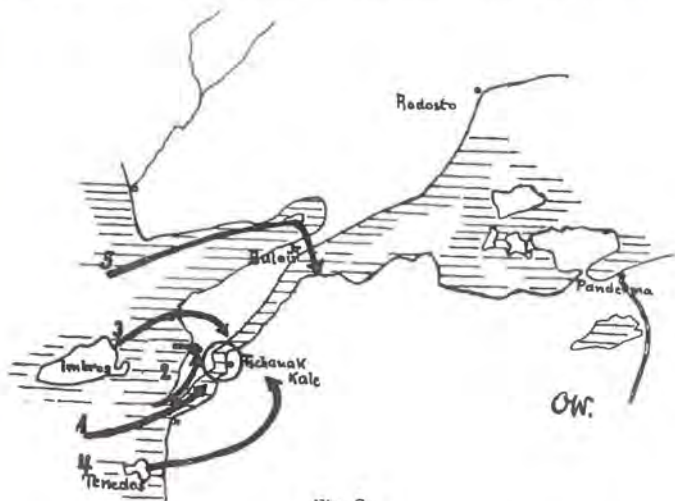


Fig. 2.

Angrebsmulighederne imod Dardanellerfæstningen:

1. Frontangreb — udført af Flaaden 18. Marts 1915.
 2. Tryk paa Fæstningens højre Flanke — udført ved Landsætningerne 25. April 1915.
 3. Omgaaelsesforsøg af Fæstningens højre Flanke — udført ved Landsætningerne 6. August 1915.
 4. Omgaaelse af Fæstningens venstre Flanke (Genl. Gourands Plan).
 5. Trusel imod 5. Armé's Tilbagetogslinier (Udsultning).
- } ikke udført.

telsen være kommet for sent, og Essad Paschas udmattede Divisioner ved Sedul Bahir og Ari Burnu maaske allerede være tvunget til at trække sig tilbage.

Set fra Forsvarerens Standpunkt kunde Fjenden ikke have valgt sine effektive Landsætningssteder mere gunstigt, end Tilfældet var — alene af den Grund, at dette Valg tillod Tyrkerne at holde deres Styrker samlet. I

hvert Fald havde Liman langt mere frygtet den strategiske Tang ved Bulair eller i Besikabugten — to Muligheder, der ogsaa begge havde været taget under alvorlig Overvejelse i Modstanderens Lejr.

Denne Fare blev endnu en Gang akut i August, da det rygtedes, at man i London havde besluttet at foretage et nyt Landsætningsforsøg for herigennem at bringe Operationerne over det døde Punkt. Jeg selv stod i disse Dage Vagt paa den asiatiske Kyst overfor Tenedos med et Detachement af forskellige Vaabenarter og kan bevidne, at de dér trufne Forsvarsforanstaltninger paa Grund af den herskende Mangel paa Arbejdskraft og alle Slags Materiel var yderst primitive og absolut ikke egnede til at yde lang Modstand mod et energisk Angreb. Men General Hamilton gav ogsaa denne Gang Afkald paa at foretage en udvidet omgaaende Bevægelse og landede den 6. August i Suvlabugten.

Landsætningen paa dette Sted kom uventet og overraskende bag paa Tyrkerne, og samtidig var det lykkedes »ANZAG»¹⁾ under et glimrende Fremstød fra deres Stillinger ved Ari Burnu at naa de dominerende Højder syd for Anaforta, hvorfra de allerede kunde skue over Maidos ned paa de blaa Dardaneller. Englænderne var sikkert aldrig Sejren saa nær som i dette Øjeblik. Naar den alligevel slap dem af Hænde, bærer de udelige engelske Generaler, som havde Kommandoen over de paa Sulvasletterne landsatte Troppestykker, Ansvaret herfor, idet de trods deres Overmagt paa 25 000 Mand lod sig opholde to Døgn af 600 tyrkiske Gensdarmere i Stedet for at løbe disse over Ende og komme Australierne til Hjælp. General Liman udnyttede tilfulde det velkomne Pusterum. Det lykkedes ham i rette Tid at hidkalde endnu en Division fra Bulair til Forstærkning og dermed at afværge den største Fare.

¹⁾ Forkortelse af »Australian New Zealand Army Corps».

Nogle Dage senere var Liman igen fuldkommen Herre over Situationen. Af den nye, stort anlagte Landsætningsaktion, hvorunder Hamilton havde haabet at kunne omgaa Fæstningen i Norden, blev intet andet tilbage end et nyt tyrkisk Frontafsnit. I denne Anaforta-Front, hvis Øverstbefalende var Mustapha Kemal Bey, den nuværende tyrkiske Præsident, stod bl. a. det XVI. tyrkiske Armékorps. Dette kommanderedes af General Kannengiesser — til hvis Stab ogsaa Forfatteren af denne Artikel hørte — indtil de engelske Troppers Rømning af Halvøen.

Men bortset fra disse Varianter til den engelsk-franske Plan kunde et kombineret Angreb til Vands og til Lands ogsaa antage en helt anden Form, og denne Mulighed imødesaas med den allerstørste Bekymring af Tyrkerne. Det havde fra Ententens Side været en militær og strategisk Selvfølgelighed at give Angrebet denne Form, nemlig at foretage det

under aktiv Deltagelse fra Rusland og
Grækenland.

Planen om Dardaneller-Ekspeditionen opstod oprindeligt som Følge af et Raab om Hjælp fra Storfyrst Nicolaj Nicolajewitsch, hvem den tyrkiske Offensiv ved Kaukasusgrænsen i Januar 1915 var højst ubehagelig. Han forlangte en eller anden Demonstration for herigennem at forhindre Tyrkerne i at sende nye Forstærkninger til den russiske Front. Paa samme Maade gav den senere Blokade af den russiske Armé i Sortehavet paany Anledning til, at Planen om et Angreb paa Dardanellerne antog en fast Skikkelse, og det strategiske Maal for hele Feltoget var at genoprette Forbindelsen mellem Rusland og dets Allierede med alle deraf følgende Konsekvenser. Saa meget desto mærkværdigere er det, at Rusland kun deltog i denne Aktion, foran-

staltet til dets egen Befrielse, med den ene lille Krydser »Askold«, der ved Krigens Begyndelse tilfældigvis befandt sig i Middelhavet, og som senere understøttede Fransk-mændenes Landgang ved Kum Kale.

Et engelsk Angreb paa Dardanellerne og et russisk østfra i Bosporus, udført paa samme Tid, vilde have bragt Tyrkerne i en fortvivlet Situation. At et saadant Dobbeltangreb ikke fandt Sted, skyldtes i første Linie den tyske Middelhavsdivisions Ankomst til Bosporus, hvorigennem den russiske Sortehavsflaade blev holdt i Skak. Senerehen blev det paatrængende nødvendigt at trække de i de russiske Havne reserverede 47 000 Mand bort og sætte dem ind paa den russiske Vestfront mod Tyskerne og Østrigerne, og som Følge heraf blev det muligt for det tyrkiske Hovedkvarter at blotte Bosporus for Tropper og Materiel og at koncentrere hele sin Kraft paa Forsvaret af Dardanellerne.

Den 1. Marts 1915 — altsaa netop som deres Flaader havde paabegyndt de indledende Aktioner — frembød der sig uventet for de Allierede en »*deus ex machina*«, som ikke kunde være kommet mere belejligt, i Skikkelse af Venizelos, der tilbød at stille 4 eller 5 græske Divisioner til Raadighed for en Landsætning paa Gallipoli. Dette betød praktisk talt to Ting: enten at der allerede d. 18. Marts havde været disponible Tropper til et Landsætningsforsøg samtidig med Flaadeangrebet, eller at man kunde have givet Landsætningen den 25. April saa megen mere Kraft, som laa i Tilstedeværelsen af yderligere 5 Divisioner. Vi ved fra det allerede sagte, at et heldigt Udfald i begge Tilfælde havde været saa godt som givet — men i dette Øjeblik skete det utroligste af alt utroligt! Rusland — som skulde hjælpes — nedlagde et Veto mod Grækenlands Deltagelse i Aktionen, fordi man frygtede, at der herigennem kunde opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Spørgsmaalet om Konstantinopel!! England og Frankrig maatte bøje sig for

den russiske Imperialisme. Grækenlands Tilbud blev afslaaet. Hundredtusinder forblødt under de spredte Angreb paa Højden 216, som i modsat Fald sandsynligvis havde været et let Bytte for Grækerne. Et typisk Eksempel paa Koalitionskrigens Tragedie!

En sidste, heller ikke tilstrækkelig udnyttet Chance laa i en energisk Indsats af

Ubaads-Vaabenet,

saalænge Tyrkerne endnu ikke havde truffet Forholdsregler til Afværgelse af denne Fare, henholdsvis saalænge disse endnu var uvirksomme.

Saaledes som Orlogskaptajn Kjølens udførligt skildrer i sin Artikel i »Tidsskrift for Søvæsen«, Juni 1932, var det eneste Maal, der blev sat Ententens Ubaads-Flotille i Krigens første Maaneder, »at ødelægge »Goeben««. Først i Slutningen af April 1915 gik man over til et Angreb paa 5 Armés maritime Forbindelseslinier i Marmara. Selv under de daværende vanskeliggjorte Forhold resulterede dette Angreb i, at de Allierede foruden forskellige mindre Enheder af den tyrkiske Flaade sænkede 120 000 ts Damp- og Sejlskibe. (Dette opgives til at være 80 % af den samlede daværende tyrkiske Handelsskibstonnage.?)

Med denne Konstatering oprulles tillige Spørgsmaalet om Fremskaffelsen af Materiel til 5. Armé og dennes Etappelinier. I de saa Fredsmaaneder, som laa mellem Balkan- og Verdenskrigen, havde Tyrkiet saa godt som ingen Mulighed haft for at supplere sit Krigsmateriel, dels fordi der ikke fandtes nogen indenlandsk Rustningsindustri, dels paa Grund af den kroniske Ebbe i Statskassen, som ikke tillod større Tilførsler fra Udlandet. Efter Krigsudbrudet blev det naturligvis i endnu højere Grad vanskeligt. Ganske vist var Rumænien »neutral«,

men begunstigede paa Trods heraf Rusland og Serbien paa en iøjnefaldende ensidig Maade. Man maatte gribe til List og Bestikkelse for overhovedet at smugle Materiel igennem fra Tyskland til Konstantinopel. Officerer og Matroser, Værfts- og Ammunitionsarbejdere rejste under falsk Navn over Bukarest-Constantia eller over Sofia-Adrianopel ind i Tyrkiet, foregivende at være Civilister, Sproglærere eller Forretningsmænd og medbringende Kasser med fra hinanden pillede Maskingeværer, eller de førte under Skin af at høre til et »Vandrecirkus« en forsegleet Waggon Ammunition med sig. I mangfoldige Tilfælde forsvandt imidlertid deres Bagage eller deres Waggon »Cement« sporløst — nemlig naar en af Ententens Agenter var kommet under Vejr dermed og betalte endnu højere Bestiktelser. Det var en særlig Slags Guerillakrig, som i maanedsvis blev ført her paa Jærnbanelinierne gennem Balkan; blot stod dens Resultater ikke i Forhold til alt det Besvær og alle de Farer, som Deltagerne deri udsattes for. Hvad angaar de tyrkiske Ammunitionsfabrikker, var de ude af Stand til at fremstille nogen fuldgyldig Erstatning for de tyske Granater, og desuden var deres Produktion utilstrækkelig rent talmæssigt set. En tysk Ubaads-Kommandant, hvem det en Gang efter indtrængende Opfordring lykkedes at medbringe 80 Brisantgranater i sin Ubaad fra Pola til Gallipoli, blev fejret som en Helt og en Frelser. Man kan derfor forestille sig, hvilket Slag det under disse Omstændigheder var for Gallipoli-Fronten, naar en Ammunitionsdamper blev torpederet.

Ligesaa føleligt var Tabet, naar et Skib ladet med Korn blev sænket. Thi den samlede Forplejning af 5. Armé var, trods Ubaads-Plagen, hovedsagelig henvist til at foregaa ad Søvejen. Lastbiler forefandtes overhovedet ikke, og af andre Transportmidler til Brug paa Landjorden var der kun et højst indskrænket Antal til Stede. Hvad man havde af Æsels- og andre Lastdyr-

kolonner, var lige akkurat tilstrækkelig til at bringe det nødvendige fra Havnepladserne ved Dardanellerne til Divisionerne ved Fronten. Størrelsen af den samlede Forplejning til Armeen, der fra Tid til anden omfattede 22 Divisioner, beløb sig til 400 Tons daglig. Forplejningstjenesten ved den 5. Armé blev af Oberstleutnant Burchardi organiseret efter tysk Mønster, og i disse sine Bestræbelser fandt han fuld Forstaaelse hos den tyrkiske Generalintendant Ismail Hacki Pascha. I Begyndelsen var Hoveddepotet i Gallipoli, og først efter Byens Ødelægelse af Englænderne blev Depoterne flyttet til Akbasch. Men ogsaa her var Udladningerne bestandig truet af Flyver- og Skibsild og blev desuden forsinket ganske betydeligt paa Grund af Manglen paa Kraner og andre tekniske Hjælpemidler. Meget snart gjorde ogsaa Manglen paa Skibe og Kul sig bemærkbar. Ogsaa med Sække kneb det stærkt, saaledes at Levnedsmidlerne ofte ganske simpelt blev kastet lige ned i Skibenes Lastrum uden Emballage. Da Hvedemelbeholdningerne slap op, bagtes der Brød af Majs. Ogsaa i andre Retninger blev Soldaternes Mad bestandig daarligere og mere og mere ensformig. Ris og Faarekød hørte til Sjældenhederne og blev fejret som Slikkeri. Om Morgenen og til Frokost gaves der Vælling. Hovedmaaltidet bestod af »Bulgur« — kvaset Hvede — kogt i harsk Olie og serveret i kold Tilstand. »Die eiserne Portion«¹⁾ — hvis en saadan overhovedet eksisterede — bestod af et Par Tvebakker og en Haandfuld Oliven. Men ogsaa i denne Henseende stod Anatolierens Nøjsomhed sin Prøve. »Det er jo slet ingen rigtig Krig«, sagde de, »vi faar jo noget at spise hver Dag«! Og saa fortalte de om al Elendigheden under Balkankrigene, og om hvordan de havde maattet fylde deres Maver med Græs. Hvis der til al Overflod hver

¹⁾ Saaledes kaldes den Reserveportion, som enhver tysk Soldat medfører i sit Tornyster, og som han ikke maa fortære uden paa Befaling.

Maaned fordeltes nogle Pakker »tütün« (Tobak) ved Fronten, var de lykkelige som Børn.

Kun med den yderste Nøjsomhed og Sparsommelighed var det muligt at komme ogsaa over denne Krise. En Bedring i Tilstandene begyndte at spores, da Bulgarien i September 1915 traadte ind i Verdenskrigen paa Centralmagternes Side. Gennem Generalfeltmarskal Mackensens Sejre aabnedes den direkte Vej mellem Berlin og Stambul. Allerede i November indtraf den første Ammunitionstransport fra Tyskland. Snart fulgte et østrigsk 24 cm Mørser- og et 15 cm Haubitsbatteri — (de to eneste ikke-tyrkiske sluttede Afdelinger, som deltog i Gallipolikampene) — og hele Tog med Mel, Kul og andre nødvendige Ting. Men hermed svandt fra Dag til Dag Englændernes Haab om gennem deres Ubaad-Krig at kunne udhungre Tyrkerne. Hvis denne Mulighed overhovedet en Gang havde bestaaet, laa Tidspunktet i alle Tilfælde Maaneder tilbage i Tiden, mens Halvøens Forsvar til Lands og til Vands var i Færd med at bygges op, og Trafikken i Marmarahavet af denne Grund var paa sit Højdepunkt.

Til Slutning bringer vi en Skala, taget fra Churchills 2. Bind, indeholdende en Oversigt over, hvorledes man blandt Medlemmerne af den tyske Militærmission bedømte Chancerne for et Flaadeangreb i de forskellige Maaneder. Det hedder deri:

November og December 1914:	Ganske let og sikkert.
Januar 1915:	Noget sværere.
Februar og første Halvdel af Marts:	Sværere, men muligt, hvis man var forberedt paa store Tab.
Umiddelbart efter 18. Marts:	Et heldigt Udfald sikkert, forudsat at man gik frem med fornøden Resoluthed.

- April: Som i Januar. Ved flere paa hinanden følgende energiske Angreb sikker Succes.
- Maj og senere: Voksende Vanskeligheder.

Denne Tabel fuldstændiggør det ovenfor sagte og, saafremt den deri indeholdte Bedømmelse er rigtig, bekræfter den Thesen om et »Gallipoli-Mirakel« som »Slaget med de forspildte Chancer«!

Hvorledes var det muligt, at alt kom saadant — og ikke anderledes?

En Besvarelse af dette Spørgsmaal kunde fylde en Bog. Ganske kort sammenfattet er Hovedaarsagerne følgende: Falske Forudsætninger, Tilsidesættelse af Bi-Krigsskuepladsen (en Kendsgerning, som forøvrigt optræder hos alle Krigsførende), det parlamentariske Systems Indflydelse paa Krigsførelsen og Forbundsfællernes divergerende Interesser.

De falske Forudsætninger begyndte allerede paa det politiske Omraade. Man regnede for det første med, at Tyrkerne, saasnart Beskydningen af deres Fæstninger paabegyndtes, vilde give deres »Undertrykkere« (Tyskerne!) Løbepas. For det andet troede man til langt hen paa Aaret 1915, at det vilde lykkes at ophidse Grækenland og Bulgarien mod Tyrkiet. I militær Henseende overvurderede Churchill Virkningen af Flaadens store Fladbaneskyts mod Maal paa Länd, medens han omvendt undervurderede Tyrkernes Styrke og Ydeevne. Man troede, at man kunde opfatte og føre en Krig med Tyrkiet blot som en Slags Sport, og at man kunde gøre den færdig i en Haandevending. Hvis en saadan Opfattelse ikke havde været raadende, vilde den Kendsgerning slet ikke være til at forklare, at »War Office« end ikke havde udarbejdet en Plan for Dardanellerekspeditionen, lige saa

lidt som det var i Besiddelse af andre Kort eller andre Oplysninger om Landet end de, der sædvanligvis findes i Rejsebøger.

Da det den 18. Marts viste sig, at man havde taget grundigt fejl heri, stod man i første Øjeblik raadvild. En øjeblikkelig og energisk Fortsættelse af Angrebet for-



Fig 3.

Højre Fløj af Anaforta-Stillingen. Udsigt over Saros Bugt.

hindredes af Hensynet til og Forpligtelserne paa den vestlige Krigsskueplads. England hverken vilde eller turde svække den engelske Flaade yderligere, saalænge den tyske endnu var ubesejret. Hvor det gjaldt Landstridskræfterne vistes der samme Tilbageholdenhed og Økonomi, og saavel Churchills Kamp med Lord Kitchener om den 29. engelske Division, som Hamiltons Kamp med ham om hvert eneste Skyts og om hver eneste Granat havde sit Udspring i denne Tilbageholdenhed.

Men ved Siden heraf er Dardanelleræventyret et slaaende Eksempel paa, at »mange Køkke fordærver Maden«, og at det er forfejlet og skadeligt at lade »Amatørstrateger« faa afgørende Indflydelse paa den øverste Krigsførelse. Parlamentariske »Kommiss-

sioner» og »Krigsraad« evner ikke at bedømme militære Fornødenheder. Lloyd George fælder da ogsaa i sine »War Memoirs« en tilintetgørende Kritik over den Uduelighed, Tankefattigdom og Hjælpeløshed, som raadede indenfor den britiske Hærløse. Begge de to engelske Feltmarskaller, Sir William Robertson og Sir Henri Wilson



Fig. 4.
Nordkysten af Gallipoli.

betegner den i deres Optegnelser som »diletantmæssig«, og i sin Dagbog omtaler Wilson Medlemmerne af Krigsraadet som »*demented fools*«.

Hvert eneste af disse Medlemmer havde sin egen Kæphest og egne Planer, som alle forebragtes i Krigsraadet i Slutningen af Aaret 1914, uden at en stærk Haand greb ind og viste dem tilbage indenfor de reelle Muligheders Grænse.

Krigsministeren vilde have Hovedvægten lagt paa den vestlige Krigsskueplads.

Marineministeren paa den orientalske.

Ministeren for Indien indledede et specielt Felttog i Messopotamien.

Koloniministeren tænkte kun paa Afrika.

Finansministeren vilde overlade Frankrig og Belgien til dem selv i Vesten og traadte i Skranken for, at England med sine samlede Troppestykker skulde rette et Hovedslag mod Østrig fra Balkan, og fra Syrien mod Tyrkiet.

Sir John French vilde foretage en Operation sammen med Flaaden i Flandern.



Fig. 5.

Engelsk Gravplads paa Gallipoli.

Lord Fisher en Landsætning i Slesvig-Holsten.

Da endelig «*l'amateur inspiré*» Churchill havde faaet sat sin Vilje igennem med Hensyn til Dardanellerekspeditionen, var man heller ikke paa dette Punkt enige om Fremgangsmaaden. Han selv vilde foretage Operationerne alene med Flaaden, mens «Kommissionen» var mere stemt for et kombineret Angreb; Englænderne vilde foretage Fremstødet paa Halvøen, Fransk mændene derimod paa det asiatiske Fastland.

Det svage Tyrki kan takke alle disse forskellige Omstændigheder for, at det kom til at triumfere over sine mægtige Modstandere. Ligeledes skyldes det alle disse Faktorer, at kun en eneste Operation lykkedes for Englænderne under hele Foretagendet, nemlig — Afbrydelsen

af selve Operationerne og den paafølgende Flugt! Forøvrigt et Mesterværk af militær Organisation!

Trods alt — Dardanellerkampene var ikke helt for-gæves for England! Dets traditionelle *«wait and see»*-Politik stod ogsaa her sin Prøve. Man opnaaede ikke alene, at Tyrkerne blev holdt borte fra Suezkanalen — en Hensigt, som Churchill maaske har haft mere for Øje, end det er almindelig kendt — men ogsaa, at Blomsten og Eliten af den tyrkiske Armé forblødte paa Gallipoli! Disse manglede 1916 og 1917 i Kampene ved Euphrat, Tigris og Jordan, og det lykkedes derfor England i en uventet Maalestok at virkeliggøre sine orientalske Krigsmaal. Det paafølgende Aar, 1918, førte, som man ved, Tyrkernes Sammenbrud i Palæstina med sig, og denne Begivenhed havde en almindelig nedbrydende Virkning til Følge paa Centralmagternes Stilling.

Tyrkernes sejrriige Afværgelse af Dardanellerangrebet var derfor — naar man betragter Krigen som et Hele — en Pyrrhussejrr, der allerede bar Kimen til Nederlaget i sig.

Literatur.

- Liman von Sanders, *«5 Jahre in der Türkei»*.
 Churchill, *«The World Crisis»*. Bd. 1 og 2.
 Edmond Delage, *«La tragédie des Dardanelles»*.
 Hans Kannengiesser, Gallipoli.
 Prigge, *«Der Kampf um die Dardanellen»*.
 Mühlmann, Gallipoli.
«Cornwallis» Dagbog, *«The Immortal Gamble»*.
 Commandant Larcher, *«La guerre turque dans la guerre mondiale»*.
 Tidsskrift for Søvæsen, Jan. 1920 — Juni 1932 — Juni 1933.
«Deutsche Wehr», Zeitschrift für Heer u. Flotte, Nr. 1 u. 2, 1928.
-

Nye Veje.

Af Kommandør Barfod.

Flere Artikler, der omhandler nye Veje for vor Flaades Fremtids-Materiel, har i Løbet af det sidste Aar været indrykket i dette Tidsskrift. Nye Veje er der Grund til at betræde, naar man maa erkende, at man har været paa Afveje. Man kan erkende dette gennem rene Tankeslutninger; men da den menneskelige Tænkeevne har sin Begrænsning, bør man om muligt søge et sikrere Fundament for sin Erkendelse. Det er da værd at undersøge, om Historien — vor store Læremester — kan give Fingerpeg til Spørgsmaalenes Løsning.

En Tidsskriftsartikel har ikke Plads til at gaa langt tilbage i Historien, og dette er heller ikke nødvendigt, hvis man gaar ud fra, at de Mænd, der udarbejdede Forsvarskommissionens Betænkning af 1908, har opsummeret Summen af Erfaringer til det Tidspunkt.

Betænkningen begyndte med at undersøge, af hvilke fjendtlige Skibstyper, der antagelig kunde ventes Angreb i vore Farvande. Den regnede med Ulyst til at sende kostbare og langsomt erstattelige Hovedskibe, hvoraf Tabet af blot enkelte af dem kunde blive skæbnesvangert for det paagældende Lands Magtstilling, ind i mineinfluerede Smaafarvande. Man ventede, at Minen i saadanne Farvande med nogen Ret vilde kunne kaldes et Hovedvaaben, og at Torpedo-Angreb fra smaa Baade (bl. a. 10-25 Tons Motorbaade) vilde have Chancer. Man fastslog derefter, at der til Fyldestgørelse af Søforsvarets Formaal fordredes Anvendelse af samtlige Søkrigens Vaaben: Minen, Torpedoen og Artilleriet, og at Flaadens Materiel maatte omfatte:

- a) Miner i fornødent Antal med de til deres Udlægning nødvendige Skibe,
- b) Torpedofartøjer med stor Fart og ringe Dybgaende,
- c) smaa beskyttede Krydsere eller store Torpedofartøjer med stor Fart og med kraftig Armering af lettere Skyts og Torpedoer,
- d) pansrede Kystforsvarsskibe.

Det historiske Studium kan da indskrænkes til at omfatte Tiden efter 1908 og navnlig de Erfaringer, man kan uddrage af Verdenskrigen 1914—19.

Ethvert Krigsskib er et Kompromis hovedsageligt mellem de tre Faktorer: Armering, Beskyttelse og Fart. Af disse repræsenterer Armering og Beskyttelse Skibets egentlige Kampkraft, medens Fart samt Aktionsradius, søgaaende Egenskab o. l. blot er værdifulde Skibsegenskaber.

Hvad Fart koster, ses ved f. Eks. at betragte »Dreadnought«s og »Indomitable«s Data. De løb af Stabelen henholdsvis 1906 og 1907, havde begge et Displacement paa knap 18000 Tons og kostede omtrent det samme, nemlig ca. 1,8 Mill. £. »Indomitable«s Maskine kunde udvikle 41000 HK mod »Dreadnought«s 24700 HK, hvilket gav den første $3\frac{1}{2}$ Knobs højere Fart end den sidste. Disse $3\frac{1}{2}$ Knob var betalt ved at gaa ned fra fem til fire 12" Dobbelttaarne og ved at nedsætte Pansertykkelsen fra 11" til 6".

At England havde Brug for de $3\frac{1}{2}$ Knobs Fartforøgelse saas bl. a. ved Falkland, hvor Slagkrydsere af »Indomitable«-Typen netop naaede rettidigt til at møde Admiral Spees Eskadre, hvad Slagskibe ikke vilde have kunnet.

Forholdene er imidlertid ikke de samme for os som for en Stormagt. Vi skal ikke gaa den halve Klode rundt for at angribe, men skal kun forsvare Herredømmet i vore egne Farvande. Den, der vil søge at fravriste os

det, maa opsøge os dér. Naar vi er paa Stedet, og naar vor Opgave er at forblive der, saa spiller *Fart m. m.* selvsagt mindre Rolle, og vi kan lægge *Hovedvægten* paa at give vore *Typer Maximum af Kampkraft.*

Under Verdenskrigen holdt de krigsførende, ganske som forudset, i Almindelighed deres *Hovedskibe* borte fra *Smaafarvande*, hvor *Miner* og de forskellige *Torpedofartøjer* paatrykte den dér førte «*lille Krig*» deres *Stempel*, og *Kampen om Herredømmet* dér førtes mest med alle *Arter lette Skibe.* Undersøger man eet for eet de *Smaafarvande*, der havde *Betydning* under Verdenskrigen, maa *Resultatet* omtrent blive saaledes:

I *Adriaterhavet* holdtes de østrigske *Hovedskibe* i den stærkt beskyttede *Krigshavn Pola.* Først den $10/6$ 1918 forsøgtes 4 østrigske *Slagskibe* flyttet til den sydlige *Del af Adriaterhavet* for at danne *Rygstød* ved en planlagt *Operation* mod de allieredes *Patrouille* i *Otranto-Kanalen.* Man var saa forsigtig at lade dem gaa i *Grupper* paa 2, hver dækket af en halv *Snes Jagere.* Alene denne *Fremgangsmaade* viser, hvor lidt man mente, at de egnede sig til *Operationer* i det *Farvand.* En *Hændelse* viste det rigtige heri, idet sidste *Gruppe* om *Natten* blev opdaget af 2 smaa italienske 20 *Knobs Motorbaade,* hvis *Torpedo-Angreb* førte til det ene *Slagskibs Sænkning.* Den planlagte *Operation* opgaves derefter, og de 3 resterende *Slagskibe* gik tilbage til *Pola,* ud af hvis *Havn* de ikke senere kom. Et af dem sænkedes iøvrigt inde i *Havnen* den $1/11$ 1918 af et italiensk *Fartøj,* der havde sneget sig der ind.

De franske og italienske *Hovedskibe* holdtes uden for *Adriaterhavet,* de franske i *Maltas Havn* og de italienske i *Torentos.* Her bandt de en vis *Mængde Smaaskibe* til deres *Forsvar,* hvilke ellers kunde være kommet den «*lille Krig*» i *Adriaterhavet* til *Gode.*

I *Krigens Begyndelse* forsøgte de allierede at holde *Patrouille* i *Otranto-Kanalen* med ældre *Panserskibe* og

Panserkrydsere. Efter at flere af disse var blevet sænkede eller havarerede, opgav man at lægge saa store Skibe paa Patrouille og dannede denne udelukkende af Smaaskibe. I Østrig maa man være kommet til den Opfattelse, at store Skibe var ret unyttige i den «lille Krig», thi i Foraaret 1918 afrustedes man 6 saadanne Skibe.

De Vaaben, hvormed Krigen i Adriaterhavet førtes, var derefter: Miner, Motorbaade, Ubaade, Net-Baade, Jagere og lette Krydsere samt Flyvere. Da man ønskede svært Artilleri som Rygstød for den «lille Krig», udtog Italienerne flere Hundrede Kanoner af alle Kalibre fra deres gamle Panserskibe og monterede dem paa flydende Batterier og Monitorer (Kystforsvarsskibe). I Maj 1917 forstærkedes de italienske Monitorer med to engelske med 30,5 cm Kanoner. Paa østrigsk Side dannedes Rygstødet for det lette Materiel af de to Kystforsvarsskibe «Wien» og «Budapest».

De allieredes Patrouille i Otranto-Kanalen blev kun angrebet af Ubaade, Jagere og lette Krydsere.

Efter at Englænderne havde høstet deres dyrekøbte Erfaringer med Flaade-Angrebet paa Dardanellerne, etablerede de Patrouiller udenfor dette Stræde. De Vaaben, de anvendte her, var Miner, Motorbaade, Jagere, Kanonbaade og Krydsere. De her nævnte lette Fartøjer dækkede fuldt ud Minespærringerne mod Rydning, skønt de var ført helt ind til Land under de tyrkiske Forters Kanoner. Da «Goeben» og «Breslau» den ²⁰/₁ 1918 gjorde Udfald, sank «Breslau» efter at være stødt paa 5 Miner. «Goeben» stødte paa 3 Miner og løb paa Grund inde i Strædet paa Tilbagevejen. Forinden havde de to Skibe dog med deres Artilleri sænket de lette engelske Skibe, som det ikke lykkedes at undløbe. Erfaringen heraf maa være, at Patrouillen som Rygstød maa have svært Artilleri monteret paa svært pansrede Monitorer.

Medens «Goeben» stod paa Grund i Dardanellerne, angreb engelske Flyvere i flere Dage det udmærkede

Maal med Mod. Da de havde opbrugt deres Bomber, blev Skibet, som Bombetræfferne kun havde tilføjet uvæsentlig ovenbords Skade, bragt flot — hvilket viser, at Besætningen havde kunnet fortsætte Arbejdet imedens — og gik tilbage til det gyldne Horn.

I den engelske Kanal brugte man ved Verdenskrigens Udbrud, hvad man havde for Haanden af ældre Materiel: Kanonbaade, gamle Jagere, lette Krydsere og ældre Panserkrydsere samt Motorbaade og Net-Baade. Som Rygstød for alle disse lette Enheder anvendte man gamle Panserskibe, som man forsynede med Bulges. Efter at Englænderne ved 3 Panserkrydsers Torpedering havde høstet samme Erfaring som deres allierede i Adriaterhavet, opgav ogsaa de al Patrouille med store Skibe og overlod denne til Smaafartøjer. Ogsaa Englænderne gik straks i Gang med Bygning af Monitorer, som de armerede med Kanoner fra ældre Panserskibe.

Medens Italienerne skelnede mellem flydende Batterier, der var upansrede, og Monitorer, der var pansrede, kaldte Englænderne alle de til Kanalen særligt byggede Artilleriskibe, over en vis Størrelse, for Monitorer. De første af disse, der var upansrede og forsynet med let Artilleri (indtil 20 cm), løb ca. 10 Knob og stak 1,8—2,1 m, vilde vi vel nærmest betegne som Patrouille- eller Vagt-Skibe. Af pansrede Artilleriskibe, altsaa hvad vi vilde betegne som Monitorer, byggedes 6 med 30,5 cm K., ca. 7,5 Knobs Fart og ca. 5 m's Dybgaaende, 2 med 38 cm K., ca. 5 Knobs Fart og ca. 5 m's Dybgaaende og 2 med 38 cm K., ca. 12 Knobs Fart og ca. 5 m's Dybgaaende. Disse 10 Monitorer var alle forsynede med Bulges, og de lette Krydsere, der anvendtes i Kanalen, forsynedes ogsaa efterhaanden hermed.

De Fordringer, som Admiralitetet stillede ved Bygning af Patrouilleskibe (Vagtskibe) var:

- 1) at de skulde være saa smaa som muligt,
- 2) have saa ringe Dybgaaende som muligt,
- 3) have saa lave Overbygninger som muligt og
- 4) have Fart og Manøvreedygtighed nok til at vædre Ubaade.
- 5) Virkningsradien var ligeledes af Betydning.

Det Materiel, der paa Basis af disse Fordringer, foruden de ovennævnte upansrede smaa Monitorer, byggedes, var:

- 43 Patrouilleskibe paa godt 600 Tons, 20 Knobs Fart og ca. 2 m's Dybgaaende,
 106 Minestrygere paa 800 Tons, 16 Knobs Fart og ca. 2 m's Dybgaaende,
 12 Tunnel-Minestrygere paa 290 Tons, 9—10 Knobs Fart og 1,1 m's Dybgaaende,
 580 M. L. (Motorbaade) paa 37 Tons, 19 Knobs Fart og 1,1 m's Dybgaaende,
 over 1000 C. M. B. (Motor-Torpedobaade) paa 5—10 Tons, 35—40 Knobs Fart og 0,9 m's Dybgaaende og mange D. B. C. (Dybdebombe-Baade) paa 20 Tons.

Patrouillerne støttede sig til stærke Minespærringer og Observationstjenesten suppleredes heldigt med Flyvere. Patrouillen blev fra tysk Side kun angrebet af Jagere og Ubaade.

Til andre Smaakrigsskuepladser byggede England lignende Typer som til Kanalen. En Vagtskibstype, der navnlig anvendtes i den persiske Bugt og ved Suez, forekommer mig af særlig Interesse. Den var paa 650 Tons (70 m's Længde, 11 m's Bredde og $1\frac{1}{4}$ m's Dybgaaende), løb 18 Knob og førte 2—15 cm K. foruden A. L. Skyts og M. G.

Den finske Bugt og Riga-Bugten dækkede Russerne straks med Miner, som beskyttedes af for-

haandenværende Flaade-Materiel. Til Minekrigen foran Riga-Bugten anvendte saavel Tyskere som Russere dog hovedsageligt Motorbaade.

Den ⁹/₁₁ 1916 trængte 11 tyske Jagere ind i den finske Bugt. Af disse, der som alle Jagere stak 3 m, sank 7 ved at støde paa Miner.

For at understøtte Randstaternes Frihedskamp mod Rusland sendte England i 1919 en Flaadestyrke til den finske Bugt. Den bestod af 1 Monitor, 8 Krydsere, 8 Jagere, 5 Ubaade og 10 Motor-Torpedobaade samt ca. 6 Hjælpekibe. Motorbaadene var de eneste, der benyttedes offensivt saavel til Mineudlægning som til Torpedo-Angreb. Da 2 Krydsere og 5 Hjælpekibe mistedes paa Miner, ser det ud, som om England burde have fulgt sine Erfaringer fra andre Krigsskuepladser ved at føre sit lette Artilleri (12—31 cm) frem paa Vagtskibe med under 2 m Dybgaende.

Den vestlige Del af Østersøen, hvor Tyskerne var garderede mod overraskende Angreb af det foran liggende neutrale Danmarks Patrouiller og Spærringer, brugte de som Øvelsesplads. De beskyttede dog denne med svage Spærringer ved Opgangene til Bælterne. Disse holdtes under Observation af Trawlere, Patrouillebaade og Kanonbaade. Vest for Femern holdtes desuden hele Farvandet, naar Vejrforholdene tillod det, under Observation af et stort Antal Fiskerbaade, og naar der blev slaaet Ubaads-Alarm, sendtes Jagere og meget andet Materiel til Søs for i størst mulig Udstrækning at bevogte Farvandet i hele den vestlige Del af Østersøen til Bornholm.

I Helgolands-Bugten førtes efterhaanden en betydelig Minekrig, der efter August 1914 holdt engelske større Skibe borte fra Farvandet Sønden for Horns Rev.

Som det vil ses, forandres de Retningslinier, som Marinens sagkyndige anviste i Forsvars-Kommissionens Betænkning af 1908, næppe af Verdenskrigens Erfaringer. Tværtimod forekommer det mig, at man kan gennemgaa dem Punkt for Punkt og fastslaa, at de stadig har Gyldighed.

Alle udenlandske sømilitære Skribenter udtaler, at Slagskibe og Slagkrydsere ingen Eksistens-Berettigelse har i Smaafarvande. Der paatrykker Minen hele Krigen sit Stempel og nødvendiggør en stærk Undervands-Beskyttelse for Skibene, hvis disse har et Dybgaaende paa over 2 m.

De Skibe, der forefindes i fremmede Mariner, og af hvilke vi i Almindelighed kan vente Fremtrængen, naar vor Flaade anses for at kunne yde et Forsvar, er da upansrede Skibe med let Artilleri paa 12—21 cm Kaliber.

I Smaafarvande har Torpedo-Angrebet saavel fra Ubaade som fra smaa Torpedobaade sin særlige Chance, bl. a. fordi indtrængende fjendtlige Skibe maa følge bestemte Sejlruter. Til Beskyttelse af Miner, Ubaade og Torpedobaade m. m. viste saavel let som svært Artilleri sig som en absolut Betingelse for disse Bivaabens fortsatte Eksistens.

Man kan derfor stadig fastslaa, at der til Fyldestgørelse af vort Søforsvars Formaal fordres Anvendelse af samtlige Søkrigens Vaaben: Minen, Torpedoen og Artilleriet, og at Flaadens Materiel derfor bør omfatte:

- a) Miner i fornødent Antal med de til deres Udlægning nødvendige Skibe.

De nye Erfaringer siger blot, at Antallet af Miner skal være større, end man den Gang havde tænkt sig. Til deres Udlægning anvendtes alle Skibe fra lette Krydsere og ned efter. En særlig Mineskibs-Type er derfor kun paakrævet til Betjening af Kabel-Miner.

b) Torpedofartøjer med stor Fart og ringe Dybgaende.

Hvis vi havde fulgt de sagkyndige og fra 1908 havde udviklet en Motor-Torpedobaads-Type paa 10—25 Tons, vilde vi have vist os som det mest forudseende Land ogsaa paa dette Omraade.

De sagkyndiges Pegen paa Betydningen af ringe Dybgaende for disse Baade viste sig rigtig; men da det snigende Torpedo-Angreb under Verdenskrigen viste sig mest formaalstjenligt, var stor Fart for dem mindre nødvendig af taktiske Grunde.

Torpedoen viste sig ogsaa under Verdenskrigen som et Lejligheds-Vaaben, der kun havde ringe Chance under regulær Kamp. Naar Modstanderens A. T. Midler efter en Artillerikamp var delvis tilintetgjorte, eller naar han gav sig Blottelser, fremkom Torpedobaadens Chancer. Selv om Chancer for Torpedobaads-Angreb hyppigst var til Stede i Smaafarvande, saa viste Erfaringerne dog, at Artilleriet ogsaa i disse stadigt er Hovedvaabnet.

Af de to eksisterende Fartøjs-Typer med Torpedoen som Hovedvaaben, har Ubaaden sin særlige Betydning ved det Usikkerheds-Moment, den fremkalder hos Modstanderen, og ved de store Modforholdsregler, den tvinger ham til at tage. Men naar vi har Ubaade, og det bør vi have, saa er der saa meget mere Grund til paa vort lille Budget at holde os til den billigste Type Overflade-Torpedobaade, thi saavel til lette som svære Artilleriskibe maa det have Penge.

Ligesom sine italienske og engelske Fæller vil en lille Motor-Torpedobaad for os være vel egnet til at udlægge fremskudte Minefelter.

c) Smaa beskyttede Krydsere eller store Torpedofartøjer med stor Fart (Jagere) og med kraftig Armering af lettere Skyts og Torpedoer.

De sagkyndige føjede hertil, at det var med stor Betænkelighed, at de ikke foreslog en ren Krydser-Type,

og at Spørgsmaalet herom maatte tages op, naar vore daværende lette Krydsere var udslidte.

Det fremgaar nemlig af Betænkningen, at Formaalet med den her foreslaaede Type var, at den skulde udføre den Krydser-Tjeneste, vi har Brug for, nemlig Patrouille og Dækning. Disse Formaal kræver i Almindelighed ikke høj Fart. Naar stor Fart dog var forlangt, var det, fordi een Form for Dækning, nemlig Dækning af Fart-Angreb med Torpedobaade, kræver den, og fordi den Form for Torpedobaads-Angreb den Gang ansaas for den rette.

Loven af 1909 gennemførte Typerne b og c saaledes, at den slog dem sammen til en stor Torpedobaad (eller lille Jager), der var armeret med 7,5 cm Skyts ligesom fremmede Jagere. De havde ligeledes omtrent samme Fart som fremmede Jagere. Den fremkomne Type maatte den Gang anses som i alt væsentlig tilfredsstillende for vort Behov. Den blev dog hurtigt distanceret, da man inden Verdenskrigen i Udlandet var gaaet over til at armere Jagere med 8,7 eller 10,2 cm Kanoner. Efter Verdenskrigen er vore store Torpedobaade blevet yderligere distanceret, idet fremmede Jagers Fart nu ligger ca. 10 Knob over deres.

Verdenskrigen viste imidlertid, at hverken 7,5, 8,7 eller 10,2 cm Kanoner havde tilstrækkelig Virkning over for Jagere, Avisoer og andre Hjælpekibe. Den mindste Kanon, der har rimelig Virkning overfor saadanne lette Skibe, er den 12 cm, hvormed fremmede Jagere m. m. derfor nu mindst armeres.

Verdenskrigen viste tillige, at Fart-Angreb med Torpedobaade bør erstattes af snigende Angreb. Hertil kræves ikke direkte Dækning. Dermed maa Fordringen om høj Fart til de Skibe, der skal udføre den Krydser-Tjeneste, vi har Brug for, anses som bortfaldet.

Naar vi i Dag paa Baggrund af Erfaringerne fra Verdenskrigen skal udforme Kravene til denne Type, maa

disse derfor blive de samme som det engelske Admiraltet stillede til Patrouilleskibe, idet vi kan betragte dem blot som hensigtsmæssige Underlag til at føre Batterier af let Artilleri frem.

Den rette Type for os maa derefter være et Vagtskib paa 600 à 800 Tons med 4—12 cm Kanoner, 15—18 Knobs Fart og under 2 m's Dybgaaende. Som sine engelske Forbilleder bør den kunne udlægge selv-virkende Miner og stryge Miner. Den vil være Jageren artilleristisk jævnbyrdig, og da den paa Grund af sin ringe Fart vil kunne gøres bredere end denne, vil den være et roligere Skyts-Underlag. Den vil kunne færdes over de Minefelter, den bevogter, hvad angribende Jagere ikke kan. Den vil i det Farvandsafsnit, hvor den færdes, med sit Artilleri tvinge fjendtlige Ubaade til at holde sig neddykkede, saa at de kan jages af hvilke som helst Smaafartøjer, der forsynes med Hydrofoner og Dybd bomber.

Enhver, der studerer »Lille-Krig« i Smaafarvande, maa erkende den her antydede Krydser-Tjenestes Bedeutung, der gør Vagtskibet endnu mere nødvendigt for os, end det i 1908 var at forudse.

d) pansrede Kystforsvarsskibe.

Vi var ved Verdenskrigens Udbrud det eneste Land, der havde bygget vore Kystforsvarsskibe som Monitorer. Erfaringerne fra denne Krig viste, at vi havde gjort rigtigt heri. Paa 2 Omraader viste Krigen imidlertid, at vi lige saa lidt som andre Lande havde været forudseende nok, nemlig med Hensyn til Undervands-Beskyttelse og Kanonerne Rækning. Naar Fejlene paa disse to Omraader rettes i vore Monitorer, vil de stadig have Værdi. Ja, Typen vil stadig kunne være Forbillede for Nybygninger, selv om andre Forandringer vil kræves i saadanne, bl. a. af Artilleriet, saa at de bliver Eet-Kaliber-Skibe.

Da Flyvemaskiner knap var fremme i 1908, omtaler Betænkningen ikke saadanne. Da Flyvere baade under Krigen og under Øvelser har vist sig som et udmærket Supplement til Rekognoscering og Ekclairering, bør de baade hertil og til andre Opgaver, hvortil de maatte vise sig nyttige, indgaa som Led i Flaaden.

Der er derimod ikke Grund til at tro, at Flyvevaabnet skulde revolutionere en Fremtids-Krigs Gang. De kortvarige Fremstød, man kan foretage med det, kan ganske vist eventuelt naa frem til Omraader, der ikke vil kunne naas med noget andet Vaaben; men Virkningen af et saadant Angreb kan ikke ventes at faa mere Indflydelse paa Krigen som Helhed end et kort Artilleri-Beskydning af en Kystby eller et gennemført Torpedo-Angreb.

Mig forekommer det derfor, at det ikke er nye Veje, vi skal betræde, men at de gamle Veje blot skal moderniseres efter den nyeste Tids Fordringer.

Andre Landes Flaadebygning følger paa samme Maade de gamle men moderniserede Veje. Under det sidste Tiaars Bygnings-Hvile for Slagskibe har man moderniseret de eksisterende Slagskibe, navnlig ved at give dem Bulges og ved at forøge deres Kanoners Rækning. Dernæst har man bygget let Materiel og her lagt Hovedvægten paa Krydser-Typerne. Disse falder i 2 Grupper, de mindre (Slooper, Jagere og Flotilleledere) armeret med 12—13 cm K., og de store Krydsere armeret med 21—15 cm K., idet man i de senere Aar synes at foretrække de 15 cm for de 21 cm K.

Da vi staar helt uden let Artilleriskibs-Materiel til Udførelse af den Krydser-Tjeneste, vi har Brug for, ser det ud, som om vi ved eventuel Genopbygning af vor Flaade maa følge lignende Linier ved at bygge Vagtskibe og modernisere vore Monitorer.

Verdenskrigen viste det samme som al tidligere Søkrig, nemlig at Personellet har den alt overvejende Indflydelse paa Resultatet.

Naar det i Slaget ved Coronel ikke lykkedes Englænderne at træffe de tyske Skibe i den Tid, det tog disse at skyde dem ned, saa var det materielle Styrke-Forhold mellem Parterne selvsagt mindre vigtigt.

I Slaget ved Falkland, hvor Englænderne stillede Slagkrydsere mod de tyske Panserkrydsere og Panserkrydsere mod de tyske lette Krydsere var det materielle Forhold for ulige til at sandsynliggøre Held for Tyskerne. Og dog vil man se, at Tyskerne her to Gange formaaede at afbryde Kampen, saa at det tog Englænderne 4 Timer at naa samme Resultat, som Tyskerne ved Coronel opnaaede paa et Kvarter. Englænderne havde maaske ikke engang naaet dette Resultat, hvis Vejret ikke havde begunstiget dem paa ualmindelig Maade.

I Nordsøslaget, hvor Englænderne havde 37 Hovedskibe mod 21 tyske, formaaede Tyskerne at tilføje Englænderne større Tab end de selv led, og deres Hovedstyrke formaaede at frigøre sig, saa at Slagskibsflaaderne kun var i delvis Kamp i 2 Gange $\frac{1}{4}$ Time. Nordsøslaget maa derfor indføres mellem Historiens lange Række af uafgjorte Søslag, hvilke er de almindeligst forekommende. Der var 100 Aar mellem Slagene ved Trafalgar og Tsushima, hvor Resultaterne var afgørende.

Med Henblik paa det dygtige Personel i de tyske Skibe skrev Corbett, at det vilde have foruroliget de allierede mere end samtlige Slag paa Vestfronten, hvis de tyske Admiraler havde vist mere Vovemod.

Ogsaa for Personellets Vedkommende maa man gaa frem ad de gamle Veje med omhyggelig Uddannelse og Øvelser paa Søen. Uden et paa Søen vel trænet Personel vil al Nybygning være forgæves.

Med Nutidens Meddelelsesmidler har Central-Ledelsen i Land nu flere Betingelser for at gribe direkte ind i Operationer paa Søen end tidligere. Som Eksempel herpaa skal jeg minde om Begivenhederne, da den tidligere Husarofficer, Mr. Churchill, var Marineminister

i England. Han gav ofte Ordre til Søstyrkerne uden om og lejlighedsvis endog i Modstrid med sin sømilitære Raadgiver. Resultaterne heraf kostede Strømme af Blod og meget Materiel bl. a. ved Coronel og Dardanellerne. Alene Mr. Churchills Eksempel viser, at nu som altid bør al Ledelse over Søstyrker udføres af Søofficerer.

Efter det foranstaaende maatte den Farvands-Eskadre, som de sagkyndige i 1908 foreslog, i moderniseret Form komme til at faa følgende S sammensætning:

- 4 Monitorer
- 24 Vagtskibe
- 12 Ubaade
- 24 Motortorpedobaade
- Flyvebaade
- Miner

Nybygnings-Kontoen hertil vil andrage ca. 6 Mill. Kr. og det samlede Søværns-Budget 18 à 20 Mill. Kr. aarligt.

H. M. S. »Shah«.

Af Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

Den 14. August 1934 ved Middagstid blev et gammelt Skibsskrog, af hvis Træsider Malingen forlængst var skallet af, slæbt op gennem Københavns Havn.

Forude kunde man utydeligt skelne Ordet »Coal-depot«, og dette i Forbindelse med de fire, fem korte Master med Lossebomme samt hele Skrogets Form med Udskæringer til Kasematkanoner for og agter, tydede paa, at det var en gammel Orlogsmand, der efter at have udtjent som saadan, havde tilbragt den sidste Del af sin Tilværelse som simpel Kulhulk ved en eller anden engelsk Orlogsstation.

Da Hækartiet kom til Syne, saaes imellem Resterne af en Ornamentering, som forlængst havde mistet al Glans og Forgyldning, paa selve Agterspejlet Navnet »Shah« nymalet med store, hvide Bogstaver — som en sidste, uofficiel Æresbevisning mod det gamle Skib.

Men det var ogsaa et Skib, som var værdig til denne sidste Honnør, og som ikke behøvede at skamme sig over sit Navn.

De færreste, som saa dette frønnede og snavsede Skibsskrog blive slæbt op gennem Havnen paa Vej til Ophugning, lagde synderlig Mærke til det. Maaske en og anden Sømand har haft Forstaaelsen af, at det var et gammelt Fregatskib, som nu skulde ende sine Dage for Værftets Øxer og Skærebrændere, men saafremt der ikke tilfældigvis var indtruffet det Uheld, at »Shah« havde taget Grunden i Sydhavnen, som en sidste, fortvivlet Protest mod at blive anbragt ved Ophugningskajen, og

trods fire Bugserbaades forenede Anstrængelser for at faa den slæbt af, blev staaende her i syv, otte Timer, inden det tilsidst lykkedes at faa den bragt flot, vilde dens Ankomst og Passage gennem Havnen vel næppe være blevet bemærket af den almindelige Offentlighed.

Og dog havde »Shah« paa ingen Maade behøvet en saadan aktuel Hændelse for at blive værdig til Omtale, nu da dens Saga er ude. »Shah« har oplevet større og interessantere Begivenheder end det normalt er et Krigsskibs Lod og har indskrevet sit Navn i Søkrigshistorien og er i Kraft af hele sin Konstruktion et interessant, historisk Led i Krigsskibsbygningens Udvikling fra hin Periode, hvor Dampen og Jærnet havde vundet over Sejlene og Træet — men endnu maatte indrømme de overvundne en ikke ringe Indflydelse.

Ved Overgangen fra Træ til Jærn som Materiale ved Bygningen af Krigsskibe viste det sig som bekendt, at den største Ulempe ved Jærnskibene var, at de ikke tilnærmelsesvis — og da især ikke i tropiske Farvande — kunde bevare Skibsbunden saa ren som de kobberforhudede Træskibe. I hine Dage, da der ikke fandtes Værfter og Dokanlæg rundt om paa Jordkloden, og hvor Skibene ofte i Aarevis skulde holde sig paa fjærne Stationer, var det derfor af den allerstørste Vigtighed, at Skibene i lange Perioder kunde holde sig rene i Bunden.

At anvende Kobberforhudning direkte paa Jærnskibsbunden var ugørligt, da den galvaniske Virkning — Kobber, Søvand, Jærn — meget hurtigt vilde tære Huller i Bunden.

Men da Krigsskibene nu efterhaanden havde naaet en saadan Størrelse — og da især Længde, at Trækonstruktionernes Styrke ikke mere slog til — omend man i Frankrig helt op til 1872 stædigt vedblev at anvende Træ som Materiale til Bygning af Panserskibe — søgte man ved paa forskellige Maader at kombinere

Jærn og Træ at opnaa et brugbart Kompromis¹⁾. Mest bekendt af disse Kombinationer af Jærn og Træ er sikkert det saakaldte *Composite-System*, hvor der til selve Skelettet — Spanter og langskibs Forbindelser — anvendtes Jærnkonstruktioner, medens Yderbeklædningen bestod af Træ.

Erfaringerne viste dog, at man ikke burde bygge Skibe af over 70—80 Meters Længde efter *Composite-Systemet*, da Træet som Bygningsmateriale ikke besad tilstrækkelig Styrke og Modstandskraft — især ikke til at kunne modstaa de stærke Paavirkninger, det udsattes

¹⁾ Af de ca. 50 Panserskibe, som blev bygget inden 1872 i England, var de 15 af Træ, heraf 10 oprindelige Trælinjeskibe, der, mens de endnu stod paa Stabelen, var bleven raseret og omdannet til Panserskibe — og kun 5 mindre blev sat paa Stabelen som pansrede Træskibe. Disse sidste fem var især bestemt til oversøisk Tjeneste. I Frankrig havde man indtil samme Aar bygget 36 Panserskibe — hvoraf kun de 2 var af Jærn, medens alle de andre 34 med »La Gloire» (1859) i Spidsen var Træskibe med Jærnpanser.

Det kan her nævnes, at af de i Tiaaret 1862—72 byggede 7 danske Panserskibe var de 2 af Træ (»Dannebrog» og »Peder Skram»).

Grunden til Franskmændenes Forkærlighed for Træ-Panserskibene, der iøvrigt gennemgaaende var kortere, handigere og mere ensartede end de længere, smallere og daarligere manøvrerende engelske (»Warrior»; »Agincourt» med 5 Master) var dog ikke alene Hensynet til Skibsbunden — men ogsaa en vis Konservatisme i Forbindelse med Ønsket om at kunne forcere Panserskibsbygningen saa meget som muligt. At Franskmændene iøvrigt senere hen havde ret ringe Succès med deres Træ-Panserskibe skyldtes i og for sig ikke Træet som saadant men netop den stærkt forcerede Bygning. For saa hurtigt som muligt at faa en stor Flaade af Panserskibe og saaledes blive Englands jævnbyrdige, sattes i 1862 ti Skibe af samme Type paa Stabelen i Frankrig, og for at følge med i dette Tempo maatte de franske Værfter anvende Træ, der ikke var tilstrækkelig lagret. Resultatet udeblev heller ikke — nogle faa Aar senere maatte alle disse Skibe have kostbare Reparationer og maatte altfor hurtigt udrangeres — et Forhold, der som bekendt gentog sig ved den forcerede Bygning af Træskibe i Amerika og andetsteds under Verdenskrigen.

for af de svære Maskinerier, der dengang anvendtes. Det var saaledes efter det engelske Admiralitets Anskuelse nødvendigt at anvende Jærn til Skibe over 70—80 Meters Længde.

For nu imidlertid at beskytte Skibsbunden paa saadanne Jærnskibe mod Begroning og Tæring, foreslog den engelske Marines bekendte *Chief Constructor* Reed at anbringe to Lag Teaktræ udenpaa Skibssiden og derefter forsyne det yderste Lag Træ med en Kobberforhudning.

Med Jærnbolte, der skruedes ind i udborede og tilpassede Huller, fastgjorde man det inderste Lag Træ til selve Skibssiden, medens det yderste Lag med Metalbolte blev boltet til det inderste Lag; Metalboltene anbragtes forskudt i Forhold til Jærnboltene i det inderste Lag Træ. Træet blev tilpasset med den største Nøjagtighed og eventuelle Mellemrum udfyldtes omhyggeligt, saaledes at de to Trælag tilsammen dannede et vandtæt og isolerende Lag mellem Jærnskibet og Kobberforhudningen.

Skibe, der byggedes efter dette System, kaldtes *Sheated Ships* — eller *Iron Ships sheated with wood*.

Blandt de mange Søkrigserfaringer fra den nordamerikanske Borgerkrig: Miner, Torpedoer og Undervandsbaade (Davider) og Monitorer overses ofte en af de vigtigste — nemlig Handelskrigens mægtige Indvirkning paa Krigsførelsen og paa Krigens endelige Resultat.

Ganske vist kendte man selvfølgelig fra tidligere Krige, hvor der anvendtes Kapere og Blokade (Fastlandsspærringen), den økonomisk lammende Virkning af disse Midler — men en saa decideret og maalbevidst Handelskrig som under Borgerkrigen med store, hurtigsejlende Orlogsskibe konstruerede specielt til dette Formaal havde Verden ikke set før.

Sydstaterne gjorde Begyndelsen med deres berømte

Kaperkrydsere »Alabama« og »Sumter« — men Nordstaterne fulgte snart efter med Skibe, der skulde være hurtigere og kraftigere end Sydstaternes Handelsødelæggere, saaledes at de var i Stand til at indhente disse og nedkæmpe dem.

Det første Forsøg Nordstaterne gjorde (»Idaho«), faldt dog ikke særlig heldigt ud. Det næste — ved Borgerkrigens Slutning — var de syv Krydsere af »Wampanoag«-Klassen paa 4000 Tons. De var konstruerede til at kunne løbe 17 Knob og skulde have en Aktionsradius paa nærlig 6000 Sømil ved 10 Knob. Ganske vist viste det sig senere paa Prøvefarterne, at ingen af de syv naaede op over 15 Knob — men medens de endnu var under Bygning, gik der Ry af dem, og i England saa man sandelig ikke med blide Øjne paa disse Skibe og frygtede for, at de skulde kunne blive en alvorlig Trudsel mod den engelske Handel. Forholdet mellem Nordstaterne og England var jo — som det vil erindres — meget spændt paa dette Tidspunkt paa Grund af Affairen med »Alabama« og dens Efterfølgere, og Englands Svar paa den amerikanske Udfordring var — foruden to mindre Skibe — Fregatten »Inconstant« (1868 — 5700 Tons — 16,5 Knob).

Med de amerikanske Skibe af »Wampanoag«-Klassen og med »Inconstant« er de moderne, hurtige Krydseres Æra indledet.

Man stod nu i England overfor Valget enten at bygge færre og større Krydsere som »Inconstant« eller flere og mindre. Tilskyndet af Chief Constructor Reed, som holdt paa de store Krydsere for Prestigens Skyld, idet han mente, at England i givet Fald hellere maatte give Afkald paa, at have Skibe allevegne fremfor at risikere, at et enkelt Skib led Nederlag — altsaa Kvalitet fremfor Antal — bestemte Admiralitetet sig til at fortsætte med Bygningen af store Krydsere.

I 1870 lagdes derfor Kølen til den næste — Krydserfregatten «Blonde». Den skulde være lidt større end «Inconstant» og upansret ligesom denne men ellers af nogenlunde samme Type — dog selvfølgelig med de Forbedringer som skyldtes de fra «Inconstant» indhøstede Erfaringer.

«Blonde»s Hoveddata var: Displacement 6200 Tons, Længde 105 m, Bredde 16 m og Dybgaende 7,8 m.

I disse Aar var man i England meget ivrig efter at vise forskellige østerlandske Potentater en høflig Opmærksomhed — for at opnaa Koncessioner og Byggeordrer paa Krigsskibe og andet Krigsmateriel m. m. Saaledes blev et Panserskib døbt «Sultan» til Ære for den tyrkiske Sultan Abdul Aziz, da denne i 1869 besøgte England, og da Shahen af Persien i 1873 ligeledes gæstede England, blev det bestemt, at Navnet paa den under Bygning værende Krydserfregat «Blonde» skulde ændres til «Shah», og «Blonde» blev saaledes sat i Vandet 1873 som «Shah» i Overværelse af selveste Shahen af Persien og under Udfoldelse af et storstilet Ceremoniel.

Ligesom «Inconstant» var den bygget som et *sheated ship*, og for yderligere at formindske Muligheden for galvanisk Virksomhed blev den agterste Del af Kølen og forskellige Dele af Ror og Agterstævn forfærdiget af Metal. Tykkelsen af de to Lag Teaktræ var — det inderste Lag: 7—8 cm — det yderste: ca. 6 cm. I «Inconstant» var det ene Lag Træ anbragt vertikalt og det andet horizontalt — men i «Shah» og de efterfølgende Skibe var begge Lag lagt horizontalt.

De til Maskinkraften og Farten nærede Forventninger blev dog ikke helt opfyldt — idet «Shah» paa sine Prøvefarter i 1875 aldrig naaede de beregnede 7500 H. K. — men kun ca. 6900 — svarende til 16,5 Knob. Sejlarealet var ca. 2400 m², og «Shah» var under Sejl et velsejlende og godt manøvrerende Skib, der ligesom «Inconstant» uden Vanskelighed under Sejl alene kunde tage Plads i

en Linje af Sejlkrigsskibe. »Shah« var iøvrigt den engelske Marines største Fregat.

Med Hensyn til Artilleriets Opstilling var der blevet indført adskillige Forbedringer. Baade for og agter var der Udskæringer i Skibssiderne til Forøgelse af Kanonerne Skydefrihed, der jo som bekendt ikke var særlig stor i Datidens Skibe — fraregnet Monitorerne. Hele det karakteristiske Hækparti med Udskæringer og Afskønsninger var saaledes noget helt nyt. Endvidere havde man i Modsætning til »Inconstant« anbragt de sværeste Kanoner paa øverste Dæk og Mellemartilleriet paa selve Batteridækket — dels for derved at give det sværeste Artilleri den størst mulige Rækning — dels for at kunne anvende det, naar Vejrforholdene ikke tillod Skydning fra Batteridækket.

Armeringen bestod af 2 Stkr. 25,4 cm paa øverste Dæk — een for og een agter og transportable fra Borde til Borde, saa de kunde skiftes fra den ene Bredside til den anden. Endvidere stod paa øverste Dæk sex 16 cm, medens ti 20,3 cm var opstillet paa Batteridækket. Foruden af Artilleri bestod »Shah«s Armering desuden af Bredsideapparater til overvands Udskydning af selvbevægende Whiteheadske Torpedoer.

Med denne Armering — der senere blev ændret — gik »Shah« ud paa sit første lange Togt med Station i den sydlige Del af Stillehavet, hvor den d. 29. Maj 1877 sammen med den mindre, ubeskyttede, engelske Krydser »Amethyst« (2000 Tons — 13,2 Knob — 14 Stkr. 16 cm) under en Konflikt mellem England og Peru kom i Kamp med det peruvianske Panserskib »Huascar« (1865 — 2000 Tons — 2 Stkr. 25 cm i et drejeligt Pansertaarn midtskibs foranfor Skorstenen men agtenfor Fokkemasten — endvidere 3 mindre Kanoner — 12 Knob)¹).

¹) To Aar senere — i Søslaget ved Angamos den 8. Oktober 1879 — blev »Huascar« erobret af de chilensiske Panserskibe »Almirante Cochrane« og »Blanco Encalada« og indlemmet i den chilensiske Flaade.

Under Kampen blev for første Gang i Søkrigshistorien en krigsladt, selvbevægende Whiteheadsk Torpedo udskudt mod et fjendtligt Skib som Maal. Torpedoen blev udskudt fra «Shah», men ramte dog ikke «Huascar». I de engelske Beretninger om Kampen angives, at det peruvianske Panserskib netop ændrede sin Kurs i det Øjeblik, Torpedoen blev affyret — men fra anden Side paastaas det, at Torpedoen blev udskudt paa altfor stor Afstand — en Antagelse der ikke er usandsynlig, da «Shah» næppe har vovet sig ind paa klods Hold af sin pansrede Modstander, der da kunde have faaet Chance for at vædre.

Denne Kamp mellem et pansret og upansrede Skibe udviste iøvrigt flere interessante Enkeltheder, hvoraf den engelske Marines Skibskonstruktører siden tog Lære. Medens de upansrede Dele med de 3 mindre Kanoner om Bord paa det peruvianske Panserskib bogstavelig blev fejlet væk af Ilden fra «Shah» og «Amethyst», ydede de pansrede Dele — Kanontaarn, Kommandotaarn og Vandlinie — en saadan Modstand mod Beskydningen, at «Huascar» kunde trække sig ud af Kampen uden at have faaet sine vitale Dele beskadiget.

Grunden til, at Ilden fra «Huascar» ikke gjorde synderlig Virkning om Bord i de engelske Skibe, maa ikke alene søges i de ringere Kvalifikationer hos det peruvianske Mandskab, men selvfølgelig ogsaa deri, at «Huascar» under den kraftige Beskydning af de engelske Skibes 32 Kanoner (16 cm—25,4 cm) kun kunde tage til Genmæle med sine to Taarnkanoner.

Foruden «Shah» og «Inconstant» byggedes endnu en tredje Krydserfregat af samme Type, «Raleigh» (5200 Tons — 15,5 Knob). Den løb af Stabelen samme Aar som «Shah», men var allerede klar til Prøvefart i 1874.

Ihvorvel disse tre Fregatter alle var store, kraftige og hurtige Skibe, ansaa man dem dog efterhaanden for at være for kostbare i Drift og Vedligeholdelse i Forhold

til, hvad man fik ud af dem — og gik derfor nu over til Bygning af mindre Skibe til Krydsertjeneste paa de fjærne Stationer. En medvirkende Aarsag til, at Admilitetet opgav denne store Type, var selvfølgelig, at de amerikanske Krydsere ikke viste sig at være i Besiddelse af de glimrende Egenskaber, som man i den første nervøse Opskræmthed havde tiltroet dem.

Om »Shah« og dens Søstre skriver Brassey: »Konstruktørerne af disse Skibe lod sig forlede til at forøge Deplacementet for om muligt at forsøge i et enkelt Skib at forene alle de Egenskaber, som man overhovedet kan ønske sig af upansrede Skibe. De skulde være i Besiddelse af en Hastighed, der var alle andre Skibes overlegen — saavel under Damp som under Sejl henholdsvis — de skulde være armerede med et saa kraftigt Artilleri, at de endog med gunstigt Udfald skulde kunne tage Kampen op med pansrede Skibe. Et saadant Forsøg er forfængeligt — og dog var det til en vis Grad lykkedes. Men disse Skibe var for kostbare til alene at benyttes til Beskyttelse for Handelen — og deres Kanoner er efterhaanden med Panserskibenes rivende Udvikling blevet for svage overfor disse.«

Hertil kan passende føjes en samtidig Bemærkning af *The Admiralty Committee on Designs*, en Bemærkning der har Gyldighed til enhver Tid: »A perfect ship of war is a desideratum which has never yet been obtained; any near approach to perfection in one direction inevitably brings with it disadvantages in the other.« —

I den første Udgave af Jane's »*Fighting Ships*« (1898) ses endnu saavel »Inconstant« som »Raleigh« opført. Antagelig er da »Shah« kort forinden — i Midten af Halvfemserne — strøget af *Navy List* og udrangeret, hvorefter den omdannedes til Kulhulk. Som saadan har den gjort Tjeneste ved den engelske Flaadestation paa Bermudæerne, indtil den blev solgt til Ophugning hos Firmaet »Petersen & Albeck« i København.

Bog anmeldelse.

«Troppetransporter til Søs». Ved Orlogskaptajn Kjølens.

Den indenfor den maritime Faglitteratur saa højt skattede svenske «Marinlitteraturförening» — der har til Formaal gennem Udgivelsen af sømilitære Skrifter samt Emner vedrørende Kystforsvaret at bidrage til Fremme af god maritim Faglitteratur — har i Sommeren 1934 udsendt sit 38' Bind, der omfatter en Studie, der har hentet sit Emne fra Verdenskrigen med Titlen «Trupptransporter till Sjöss» af Kapten vid Kungl. Flottan Stig H:son-Ericson.

Afhandlingen, der udmærker sig baade ved sit Indholds Lødighed saavel som ved den Form, som dette iklædes, anbefales herved paa det varmeste til «Tidskrift for Søvæsen»s Abonenter.

Som Forfatteren i sin Indledning saa træffende paa- peger, er Studiet af den moderne Krigsførelse det Udgangspunkt, fra hvilket al Diskussion om et Lands Forsvarskraft bør udspringe.

Uden at tilsidesætte de hævdvundne strategiske og taktiske Principper, som igennem Sekler har vokset sig frem og til alle Tider har vist sig at bestaa, maa man dog erkende, at Verdenskrigen frembyder et saa mangfoldigt Studieobjekt, at man nu til en vis Grad maa være berettiget til at udelade tidligere væbnede Konflikter.

I Særdeleshed er dette Tilfældet med den Del af Krigshistorien, som dette Arbejde omfatter, nemlig Troppetransporter til Søs. I selve det 268 Sider store Værk gøres der paa en fortrinlig Maade Rede for de enorme Transporter af Tropper, der fandt Sted i de begivenhedsrige Aar 1914—18 over snart sagt alle Have, og

som omfattede en Serie Operationer, som der aldrig før er set Mage til.

Forfatteren, der har gennemgaaet den højtansete svenske »Sjökrigshögskola«, og som for Tiden gør Tjeneste som Flagadjutant hos Chefen for Kustflottan, har, som den veluddannede Stabsofficer han er, inddelt sit Stof i to vel overskuelige Afdelinger, hvoraf den første omfatter en fuldstændig Redegørelse for de under Verdenskrigen udførte Troppetransporter, medens der i den sidste udledes alle de Lærdomme og Erfaringer, som er høstet deraf.

I den første Afdeling faar den interesserede Læser af Kaptajn Ericsons Afhandling indgaaende Oplysninger om de franske Troppetransporter imellem Nordafrika og Moderlandet, som fandt Sted umiddelbart før og under Verdenskrigens Begyndelse, om de engelske Transporter til Frankrig, som dannede den næste Optakt til Sensommeren 1914's vældige Begivenheder, endvidere den serbiske Armés Transport fra Albanien til Saloniki, Transporterne der gik forud for Dardanellerfelttoget, de tyske Foretagender mod Øsel samt de kolossale amerikanske Transporter over Oceanet til Europa foruden talrige mindre betydelige Foretagender af samme Art, der er forekommet over mere exotiske Farvande.

I anden Del underkastes Troppetransporternes operative Karakter for det første en indgaaende Analyse, medens der under Omtalen af Transporternes Organisation og Udførelse klarlægges Kommandoforhold, Planlægning, Indskibning, Eskortering og Udskibning, hvorpaa Forfatteren til Slut behandler selve Modforholdsreglerne, nemlig Angrebene paa Troppetransporterne, alt gjort paa lige klare og let tilgængelige Fremstillingsmaade.

Kilderne til dette Værk har Forfatteren hentet dels fra sine Studier paa den franske Marinestabsskole »Ecole de Guerre Navale« i Paris, dels gennem flittig Læsning

af Tidsskrifter og Faglitteratur, hvoraf særlig maa fremhæves den tyske Kapitän zur See Groos' kendte »See-kriegslehren« og den franske Contreamiral Castex berømte »Théorie stratégique«.

Et Par Tal tagne i Flæng belyser paa karakteristisk og særdeles anskuelig Maade det Omfang, som Troppe-transporterne indtog i Løbet af disse begivenhedsrige Aar.

Alene fra England til Frankrig, den korteste Søtransportvej under Verdenskrigen, overførtes ca. 7 Millioner Mand og 804 000 Trækdyr, med Orlovsrejser kommer Summen helt op paa 10,9 Millioner.

Samtidig transporteredes for den engelske Armés Regning paa dette Sted henved 28 Millioner ts Materiale hvoraf 5,3 Millioner ts Ammunition. Den engelske Tonnage transporterede paa de længere Stræk til Hjemlandet fra Kolonierne ikke mindre end 6,8 Millioner Mand og henved 625 000 Trækdyr.

Den amerikanske Tonnage overførte mere end 2 Millioner Mand til Europa, og den franske transporterede tilsammen 3 Millioner Mand til og fra forskellige Krigsskuepladser. Under Ledelse af den italienske Flaade transporteredes udelukkende til Krigstjeneste 1,5 Millioner Mand, hvoraf 320 000 Mand fra Sardinien, 260 000 Mand i Forening med de serbiske Tropper og 740 000 Mand til og fra Balkan.

Hertil kommer de betydelige Transporter, som ved forskellige Lejligheder udførtes til andre Krigsskuepladser, f. Eks. Salonikifronten, hvor der i Oktober 1918 befandt sig 630 000 Mand allierede Tropper, til Egypten hvortil alene over franske Havne transporteredes 102 000 Engelskmænd, ligesom til Dardanellerne, hvortil 470 000 Mand overførtes til Søs fra England, foruden talrige andre Eksempler, som kunde anføres, men som Pladsen her forbyder nærmere at komme ind paa.

Uden alle disse gigantiske Omflytninger af Tropper, som praktisk talt udførtes hvorsomhelst, det fordre-

over hele Kloden, vilde de Allieredes Sejr have været højst problematisk. At alle disse Troppetransporter imidlertid ikke kunde gaa for sig uden en meget betydelig Indsats fra Søstridskræfterne, siger sig selv, og Forfatteren er utvivlsomt fuldt berettiget til at paastaa, at Transporternes lykkelige Gennemførelse fuldt og helt hvilede paa de Allieredes Magtstilling til Søs, samt at Krigen næppe vilde være blevet vundet uden Medvirken af Flaaderne til Organisation og Beskyttelse af Troppetransporter til Søs.

Alle 3 Vaabenarters — Flaade, Flyvevæsen og Hærs — Indsats i disse Operationer er indgaaende behandlet i Afhandlinger, selv om de sømilitære og lufttaktiske Synspunkter maa siges at være dominerende, hvad rimeligt er, idet Troppetransporter for landmilitære Styrker i højere Grad kun er rent tekniske Transportproblemer.

Forfatteren understreger dog, at disse — nemlig de landmilitære Styrker — altid maa have i saa stort Omfang, at en tilstrækkelig Styrke maa kunne afses til at afvise et Landgangsforetagende. Herigennem tvinges Fjenden nemlig til at samle sine Invasionstropper i saa store Transporter, at disse frembyder et meget saarbart Maal.

Som Konklusion af alt dette uddrager Forfatteren følgende, nemlig

pro primo: at den strategiske Vekselvirkning imellem de tre Forsvarsgrene er særlig iøjnefaldende ved saavel Udførelsen som Afværgelsen af Troppetransporter til Søs, samt

pro secundo: at det taktiske Samvirke imellem operationsduelige Sø- og Luftstridskræfter er en Betingelse for Gennemførelsen af begge Slags Operationer.

Til Slut skal blot bemærkes, at det at Bogen er skrevet af en svensk Søofficer og som Følge heraf er belyst med svenske Forhold som Baggrund ikke paa nogen Vis gør den mindre læseværdig for dette Tids-

skrifts Læsere, idet disse Synspunkter, der hævdes i Landet paa hin Side Sundet, i lige høj Grad har Bud til vort Lands Beboere, og det i saa meget højere Grad naar man erindrer, at vor Hær paa Grund af de geografiske Forhold er delt i to af Vand adskilte Dele, og at der fordres Koncentration fra Hærens Side, for at denne skal kunne udføre sine krigsmæssige Opgaver, ligesom paa den anden Side et afgørende Slag mod vort Lands Eksistens og Suverænitet sandsynligvis maa foregaa over Havet.

At disse Problemer frembyder den største Interesse for den danske sømilitære Strategi, vidner ikke alene de i Vinterens Løb i Søe-Lieutenant-Selskabet afholdte strategiske Søkrigsspil om, men ogsaa at disse Emner hyppigt behandles i »Tidsskrift for Søvæsen« i den senere Tid, saaledes f. Eks. i sidste Aars Oktober Hæfte og dette Aars Maj Hæfte. —

Bortset fra den Interesse som Læsningen af denne Bog utvivlsomt vil vække hos enhver Fagmand, kunde man ønske, at den ogsaa blev læst i langt videre Kredse i vort Land, saaledes at Befolkningen ved Læsningen af dette Værk fik en i disse Tider særdeles tiltrængt Anskuelsesundervisning i en af vort Søværns mange betydningfulde Opgaver.

Praktische Orkankunde mit Anweisungen zum Manövreren in Stürmen. Kaptajn L. Schubart.

Siden Fremkomsten af de første banebrydende Bøger om tropiske Orkaner og Manøvreregler for Skibe er der snart gaaet et Aarhundrede.

Manøvrereglerne for Sejlskibe, som den Gang angivet, er stadig uændrede; men, som Forfatteren anfører i et Forord, har Udviklingen fra Sejlskibe til Damp- og Motorskibe bevirket, at man nu er berettiget til i overvejende Grad at betragte de tropiske Storme fra et

Damper-Synspunkt. Forfatteren paapeger, at den oprindelige Regel, at Dampere i tropiske Storme bør forholde sig som Sejlskibe, ikke længere hverken kan anses for fyldestgørende eller helt rigtig.

Endvidere har Meteorologiens Udvikling gennem de sidste Aartier medført større Kendskab til Stormenes Struktur, og Radioens Udvikling og Indførelse i alle Skibe har gjort det muligt at drage praktisk Nytte af Meteorologien i større Grad end hidtil.

Efter en meget grundig Gennemgang af de tropiske Orkaners karakteristiske Egenskaber behandles indgaende Skibsføringen i disse Orkaner.

Dette Afsnit indledes med at understrege, at den internationale Overenskomst om Sikkerheden paa Søen, der som bekendt ogsaa er tiltraadt af Danmark, gør det til en Pligt for alle Skibe, der faar Melding om en tropisk Storm eller selv observerer en saadan, at lade Meldingen gaa videre for at advare andre Skibe. Undladelse heraf kan straffes. Enhver Navigator bør derfor have det fornødne Kendskab til Orkanlæren.

Skibsføringen i Orkaner deles i tre Hoveddele:

- 1) Hvorledes erkendes en Orkan.
- 2) Hvorledes undgaas en Orkan.
- 3) Hvorledes forholder man sig i en Orkan.

Kendetegnene paa Himlen (Skydække) og paa Vandet (Dønning), paa Barometeret (Barograf samt Sammenligning med hver Lokalitets Normalbarometerstand for Aarstiden) gennemgaas. Muligheden for Radiopejling af de elektriske Forstyrrelser, der ofte ledsager Orkanen, omtales, men det fremhæves, at denne Fremgangsmaade endnu maa siges at være paa Begynderstadiet. Da særlige Apparater er nødvendige, kan den i Praksis i bedste Fald finde Anvendelse fra Radiopejlstationer paa Land. Forfatteren tillægger de statistiske Oplysninger megen

Værdi, og en Række Kort angiver i de forskellige Verdenshave Orkanernes Middelretning og Middelhastighed for Orkansæsonernes forskellige Maaneder. Værdien af disse Middelværdier ligger i den Kendsgerning, at Observationer gennem mange Aar viser, at kun en meget ringe Procentdel af Orkanerne forløber unormalt.

Den simpleste Maade og i mange Tilfælde ogsaa den sikreste Maade er dog pr. Radio at optage de Orkanvarsler, der udsendes fra de respektive meteorologiske Centralsteder, og som angiver Orkancentrets Plads, Bevægelsesretning og Bevægelsehastighed. Som et meget værdifuldt Supplement hertil tjener Meldinger fra Dampere, som er i Nærheden af en Orkan, og hvis Radio ikke er stærk nok til at række en Kyststation, eller som af andre Grunde ikke har faaet Forbindelse hermed.

Forfatteren omtaler Muligheden af at tegne Vejrkort om Bord een eller flere Gange i Døgnet og fremhæver dette som den mest hensigtsmæssige Fremgangsmaade, navnlig med Hensyn til Bestemmelse af en Orkans Bane; men Forfatteren lægger ikke Skjul paa, at Tegning af Vejrkort vil overstige de Krav, der kan forventes opfyldt af Skibsofficererne i de fleste Skibe.

Dette vil ikke gælde for de unge danske Søofficerer, der efter den meteorologiske Uddannelse der nu gives — ialt ca. 70 Timer i moderne Vejrtjeneste — skulde have gode Forudsætninger for at tegne Vejrkort og for at drage rigtige Slutninger af disse.

Alt i Alt maa det siges, at en Skibsfører nuomstunder normalt har meget gode Betingelser for at være vel orienteret om Orkaner, saaledes at han i Tide kan træffe sine Dispositioner, der, hvad der meget fremhæves, altid bør gaa ud paa at føre Skibet saaledes, at det ikke kommer i Nærheden af Orkanens Midte — uden Hensyn til Skibets Størrelse og Sedygtighed. Dertil har et Skib alt for mange saarbare Steder, og Havarier f. Eks. paa Røret, der under normale Forhold uden Vanskelighed

lader sig reparere, kan i en Orkan have svære Havarier — ja endog Skibets Undergang til Følge.

Hvis et Skib af en eller anden Grund alligevel kommer ind i en Orkan, hvorledes bør det da manøvrere.

For Sejlskibe gælder som nævnt stadig de snart hundrede Aar gamle Regler, der har til Formaal at afholde Skibet fra at drive eller sejle ind i Orkancentret.

Dette undgaas ved at Skibet drejer til, saaledes at Vinden efterhaanden rummer, hvorved tillige opnaas, at den svære Sø stammende fra tidligere Vind havest forind.

I Praksis lyder Regelen, at et Sejlskib i Orkanens højre Side skal dreje til Vinden for Stb. Halser — Orkanens venstre Side for Bb. Halser. Dette gælder for begge Halvkugler.

Hidtil har Regelen for Damperne været, at disse skulde forholde sig som Sejlskibe, men her fremsætter Forfatteren en ny Regel, nemlig, at en Damper i en Orkan skal sejle med Vinden ca. 3 Streger ind, og naar der ikke længere kan gøres Fart, da dreje under med Vinden tværs — Stb. ind paa Nordbredde og tværs Bb. ind paa Sydbredde. Dette gælder for begge Sider af Orkanen.

Derved opnaas, at Damperen altid har Centret omtrent ret agter, saaledes at den inden Centret er passeret kan gøre Fart, saalænge som muligt, i en Retning, der fører bort fra Centret. Naar Centret er passeret, kan den gaa an uden Kursændring, naar Søen tillader det.

Denne Regel vil i Orkanens farbare Halvdel medføre, at Damperens Kurs bliver omtrent modsat den Kurs, som angives efter Reglerne for Sejlskibe.

Det maa forekomme, at den af Forfatteren fremførte nye Regel er logisk begrundet og rigtig.

Forfatteren behandler derefter de forskellige Maader at dreje en Damper under. Han anbefaler at lade Damperen drive med Vinden tværs uden at gøre Fart. Herved

opnaas et stærkt Dødvande, der giver »Læ« og bevirker, at ingen Braadsøer staar over Skibet, om end dets Rulninger bliver meget voldsomme, særlig hvis Skibets Rulningsperiode falder sammen med Søens Periode. I saa Tilfælde bør Skibet søge at ændre sin Periode ved at røre Skruen Frem eller Bak — dog uden at give Skibet væsentlig Fart.

Bogen afsluttes med et kort Afsnit om Storme i de tempererede Zoner. Det paavises, at saafremt Skibsførerne har et godt Kendskab til den meteorologiske Situation, vil der undertiden med Fordel kunne styres en Omvej for at undgaa at faa stærk Storm imod, der f. Eks. kan tvinge Skibet til at mindske Fart, evt. til at dreje under. En Betingelse herfor er dog, at Skibets Generalkurs er omtrent vinkelret paa Stormcentrenes Baner. Hvis Generalkursen er parallel med Banen, foreligger saadan Mulighed normalt ikke for Sejl- og Dampskibe, medens Luftskeibe dog har nogen Mulighed og Flyvemaskiner stor Mulighed, herfor, saafremt den meteorologiske Situation er klarlagt, og der disponeres rettidigt.

Til Slut indeholder Bogen en udførlig Litteraturfortegnelse om tropiske Orkaner.

Det maa forekomme, at Forfatteren paa en særdeles smuk Maade har løst den Opgave, han har sat sig, nemlig med Meteorologiens nuværende Standpunkt som Udgangspunkt at give en Fremstilling af de tropiske Orkaners karakteristiske Egenskaber og give Retningslinier for de Manøvrer, som under forskellige Forhold kan paaregnes at være de mest hensigtsmæssige for Sejl- og Dampskibe samt for Flyvemaskiner og Luftskeibe.

Forfatteren udtaler, at han selv anser den af ham fremsatte nye Manøvreregulering for Dampere i en Orkan for Bogens vigtigste Resultat.

Stoffet er overskueligt ordnet, saaledes at Bogen er vel egnet som Haandbog, hvor man hurtigt kan finde det, der i en given Situation har Betydning.

Bogen udfylder utvivlsomt et Hul i den eksisterende meteorologiske Litteratur. Det anbefales at have et Eksemplar af Bogen i alle danske Skibe, der farer paa de Have, hvor man er udsat for at møde de tropiske Orkaner.

P. S.

Danmarks Flaade. Redigeret af Kaptajnløjtnant K. Dahl og for det biografiske Stofs Vedkommende af Hovedarkivar H. Hjorth-Nielsen (•Selskabet til Udgivelse af Kulturskrifter•, København 1934. 558 Sider. Pris: 75 Kr.).

Et smukt og pynteligt, men unægtelig ogsaa noget kostbart Værk om Danmarks Flaade har set Dagens Lys.

Det indledes med Billeder af Hans Majestæt Kongen, hvem Værket er dediceret, Kong Haakon af Norge, Kong George af England, Hans kongelige Højhed Prins Valdemar og endnu en Række kongelige Personer, der alle har Charger i Flaaden, samt af Forsvarsminister Th. Stauning.

Som det allerede ovenfor er antydet ved Stoffets Fordeling mellem de to Redaktører, bestaar selve Værket af to Dele, idet der til den egentlige Tekst er føjet et biografisk Afsnit.

Den egentlige Tekst, der indledes af Chefen for Søværnskommandoen med et kort Overblik over Danmarks maritim-strategiske Stilling og de neutralitetspolitiske Opgaver, der paahviler Flaaden, udgøres af en lang Serie Artikler omhandlende forskellige Emner vedrørende Marinen og Institutioner, der henhører under Marineministeriet.

Artiklerne, der skyldes Værkets Redaktør og en Række forskellige Specialister — hovedsagelig Søofficerer — behandler i populær Form hjemlige strategiske og tildels taktiske Spørgsmaal og giver et kort historisk Rids af Flaaden før, under og efter Verdenskrigen, beskriver Flyvevæsenets Udvikling, Søminevæsenet, Søar-

tillieriet, Kystdefensionen og Kystflaadens Organisation, Flaadens Centraladministration og Orlogsværftet. Endvidere omtales Søværnets Skoler og Maskinvæsenet, Søkortarkivet, Nyboder og de forskellige under Marineministeriet sorterende Institutioner, saasom Meteorologisk Institut, Lodsvæsenet, Redningsvæsenet og Fyr- og Vagervæsenet. Ikke mindst interessant er Artiklerne om »Flaaden og Danmarks Erhvervsliv«, »Flaadens Indsats paa Grønland« og »Fiskeriinspektionen«.

Endelig slutter Værkets første Afsnit med en kort Omtale af de forskellige Foreninger og Organisationer, der har Tilknytning til Flaaden og Orlogsværftet.

Som allerede nævnt er Værkets Artikler forfattet af forskellige Specialister, der selvfølgelig alle behersker deres Emner. At der nu og da kan indsnige sig enkelte mindre Fejltagelser og Forglemmelser — saaledes som, naar det under Omtalen af Flaadens Skibstyper nævnes, at Monitortypen først indførtes i Danmark i 1896 med Panserbatteriet »*Skjold*«, medens dog som bekendt allerede baade »*Lindormen*« (1868) og »*Gorm*« (1870) var fuldgode Repræsentanter for denne Skibstype — tegnede og sat i Vandet kun nogle faa Aar efter selve »*Monitor*« — maa dette vel betegnes som et hændeligt Uheld og skal her kun nævnes for at yde Datidens Sagskyndige retfærdig Anerkendelse af at have været paa Højde med Udviklingen.

Hirtsholmene og Christiansø, der ganske vist nu ikke mere har anden Tilknytning til Flaaden end at deres Administration stadig er henlagt under Marineministeriet, burde vel nok — om ikke andet saa dog qua Curiosum — have været omtalt i Værkets første Afsnit.

Værkets anden Del bestaar af biografiske Meddelelser, der er ordnet meget nær i Overensstemmelse med de i »Haandbog for Søværnet« givne Rammer.

Skønt der for Søofficerernes Vedkommende allerede

findes et personalhistorisk Standardværk, Th. A. Topsøe-Jensen: »Personalhistoriske Oplysninger om Officerer af det danske Søofficerskorps (1801—1919)«, og er bebudet et nyt af samme Forfatter, er det dog al Anerkendelse værd, at man her har forsøgt at skabe et biografisk Værk over alt Personel, der for Tiden er tjenstgørende under Marineministeriet¹).

Naar dette Forsøg ikke helt er lykkedes, skyldes det — som anført i en Redegørelse i Begyndelsen af det biografiske Afsnit — at trods et stort Arbejde fra Forlagets Side for at fremskaffe Oplysninger om de flest mulige Personer i de under Marineministeriet henlagte Institutioner synes det, som om disse Personer ikke altid har haft Forstaaelsen af den Opgave, som Selskabet havde paataget sig, idet man trods gentagne Henvendelser ofte har vægret sig ved at give de ønskede Oplysninger. Idet det selvfølgelig maa betragtes som en frivillig Sag, om man ønsker at udlevere sine biografiske Data til et privat Selskab — eller ej — maa det dog beklages, at det saaledes ikke har været muligt at skabe et komplet biografisk Lexicon over alt under Marineministeriet for Tiden tjenstgørende Personel.

Saaledes som det biografiske Afsnit derfor nu fremtræder, virker det ikke homogent, idet en Del Biografier — bortset fra Data taget fra »Haandbog for Søværnet« — kun er ført à jour til 1919 (Th. A. Topsøe-Jensen: Personalhistoriske Oplysninger om Officerer af det danske Søofficerskorps 1801—1919). Til Gengæld kan det maaske siges, at enkelte andre Selvbiografier er unødigt fyldige.

Billedstoffet — saavel i den egentlige Tekst som i det biografiske Afsnit — er med enkelte Undtagelser gennem-

¹) Af tidligere Forsøg paa at samle et saadant biografisk Værk findes — saavidt det er Anmelderen bekendt — kun: »Den danske Søetat 1801—1890«, personalhistoriske Meddelelser samlede af V. Richter. (1894).

gaaende godt og tildels nyt. Af et saa stort Værk kunde man dog maaske nok i den egentlige Tekst have ønsket nogle flere — og maaske ogsaa noget større — Illustrationer.

Da den egentlige Tekst baade er oplysende og vel-skrevet, kunde man ønske Bogen en vid Udbredelse, men desværre synes en saadan Udbredelse næppe at være mulig paa Grund af Prisen.

For et Par Aar siden udkom »Vore Orlogsskibe«, der var en saare velment, men desværre ogsaa saare daarligt illustreret Bog. Den, der havde ventet, at »Danmarks Flaade« skulde bøde paa denne Skuffelse og afhjælpe Savnet af et godt illustreret Værk med kort og fyndig Tekst om vor Flaade, som den er i Dag — en Bog, som almindelige, jævne Mennesker har Raad til at anskaffe og bryder sig om at eje, og som kan give dem Oplysning om Flaaden, hvordan dens Skibe ser ud, og hvad de bruges til, hvad Flaaden kan udrette — og hvad den kunde udrette, saafremt den danske Befolkning havde mere Interesse for sin Flaade — — den, der havde ventet en saadan Bog, er desværre atter blevet skuffet.

Vi savner stadig Bogen om Danmarks Flaade.

R. Steen Steensen.

Nekrolog.

Direktør, Kaptain Herman Otto Christian Sophus Heckscher er født 19. Januar 1855 i Husom og Søn af Oberst Hermann Theobaldo Wilhelm von Heckscher og Hustru Dagmar Kirstine f. Bache. Han blev Kadet 1872 og afgik fra Søofficersskolen 21. August 1876 som Sekondløjtnant. Den følgende Vinter havde han Orlov for at gaa i Koffardifart, var 1877 med Fregatten »*Sylland*«, i 1878 først i Postfart, derefter med Fregatten »*Sjælland*«, derefter Næstkommanderende i Kanonbaaden »*Øresund*« i Eskadre og i 1879 atter med »*Sjælland*« og derefter med Kanonbaaden »*Willemoes*« paa Fiskeriinspektion. 30. Juni 1880 forfremmedes han til Premierløjtnant og var s. A. med Skonnerten »*Ingolf*« til Island og Færøerne og derefter Næstkom. i Kanonbaaden »*Moen*« i Eskadre. 20. Oktober 1881 fik han Orlov for at gaa i Koffardifart, han indtraadte nu i »Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise« først en kort Tid som Styrmand og derefter som Skibsfører og i 1884, da hans Orlov var udløbet, gik han udenfor Nr. i Søofficerskorpset, og 29. Januar 1897 fik han ved opnaaet Aldersgrænse sin Afsked med Kaptains Karakter. I »Svitzers Bjærgningsentreprise« blev H., efter at have ført Skib i adskillige Aar, Skibsinspektør og 1899 Direktør for Selskabet, 20. April 1907 R.¹, 16. August 1912 DM. og 29. Januar 1925 K.² Af H.s øvrige Hverv skal nævnes, at han 1909—23 var Generalkonsul for Rumænien, endvidere var han Medlem af Bestyrelsen for Dampskibsselskaberne »*Dannebrog*« og »*Progress*«. 29. Januar 1930 afgik han som Direktør for »Svitzers

Bjærgningsentreprise«, men vedblev at have Sæde i dens Bestyrelse.

H. var en rask og praktisk Sømand og Forretningsmand og blottet for Sentimentalitet, Egenskaber, der i høj Grad kom ham til Gode som Leder af »Svitzer«, som han gennem Aarene arbejdede op til et af de største og bedste Bjærgningsselskaber paa Jorden. Han udvidede Virksomheden fra de hjemlige Farvande først til Middelhavet, senere det røde Hav og østasiatiske Farvande, og mange glimrende Arbejder er udført af Entreprisen i de Aar, H. har tjent i eller ledet denne.

H. forlod tidlig sin Stilling i Søetaten, hvor han vel har følt, at hans Evner ikke rigtig vilde komme til deres Ret, men han bevarede stadig Forbindelsen med denne, der skylder ham Tak for, at han er en af de Officerer, der har gjort den Stand, hvorfra han er udgaaet, Ære.

Han blev gift 1. Gang 31. Oktober 1881 med Thyra Kirstine Theodora Søderberg, f. 31. Juli 1856, og 2. Gang med Lave Christensen. Han døde 20. September 1934 i København.

T.-J.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Oktober 1934).

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

En sammenlignende Oversigt for Aarene 1914 og 1934 over de forskellige Landes Handelsskibs-Bruttotonnager (i 1000 B. R.-T.) gengives nedenfor (inkl. Skibe af over 100 B. R.-T., ekskl. Sejlskibe):

Lande	Medio 1914	Medio 1934	Forskel 1934—1914	
			B. R.-T.	%
Storbritannien m. Irland	18 892	17 680	+ 1 262	+ 6,7
Dominions	1 632	2 976	+ 1 346	+ 82,5
Danmark	770	1 101	+ 331	+ 43,0
Frankrig	1 922	3 260	+ 1 338	+ 69,6
Tyskland	5 135	3 680	- 1 455	- 28,3
Grækenland	821	1 507	+ 686	+ 82,6
Holland	1 472	2 612	+ 1 140	+ 77,5
Italien	1 430	2 875	+ 1 445	+ 101,0
Japan	1 708	4 073	+ 2 365	+ 138,5
Norge	1 957	3 980	+ 2 023	+ 103,4
Spanien	884	1 164	+ 280	+ 31,7
Sverige	1 015	1 597	+ 582	+ 57,3
U. S. A.	2 027	9 795	+ 7 768	+ 382,2
U. S. A. (Søerne)	2 260	2 503	+ 248	+ 11,0
Andre Lande	3 479	5 598	+ 2 119	+ 60,9
I alt...	45 404	64 358	+ 18 954	+ 41,7

Som det vil ses, har alle de anførte Lande — undtagen Storbritannien og Tyskland — ret betydelige Tonnageforøgelser i det nævnte 20 Aars Tidsrum.

Af den samlede Tonnage er 10,4 % under 5 Aar gammel; de tilsvarende %-Tal er for Storbritannien 10,6 %, for Norge 25,3 %, for Danmark 17,4 %, for Holland 15,8 %, for Frankrig 14,7 %, for Spanien 12,8 %, for Japan 12,7 %, for Sverige 11,1 % for Italien 8,9 %, for U. S. A. 5,6 %, for Tyskland 5,3 % og for Grækenland 0,6 %.

(MR. IX. 1934).

Italien.

Flaademanøvrer.

I Begyndelsen af August afholdtes udfor Napoli og Gaeta en Række samlede Øvelser under Ledelse af Admiralstabachefen, Admiral Cavagnari. I Øvelserne deltog 1. Eskadre (Spezia): 6 10000 ts Krydsere, 2 Jagerflotiller, og 2. Eskadre (Taranto): 6 5000 ts Krydsere, 2 Flotilleførergrupper, Luftdepotskibet *•Miraglia•* med 20 Luftfartøjer samt et Antal U-Baade fra den selvstændigt organiserede U-Baads-Inspektion.

Blandt Øvelserne skal foruden Hurtigdykningsøvelser med U-Baadene, Luftmaalsskydninger, Evoleringer m. v. nævnes:

1. Dagartilleriskydning af 7. Jagerhalvflotille (*•Freccia•*, *•Dardo•* m. fl.: 1200 ts., 4 Stk. 12 cm P. K. L/50, 6 Stk. 53 cm T-Rør, 38—41 Knob). Skydningerne udførtes mod Stæbeskiver efter Gennembrud af Taagebølter udlagt af assisterende Jagere;

2. Dagartilleriskydning med ladet Krigsammunition mod Klippen In Botte paa Øen Ponza (Pontiske Øgruppe), udført af 10000 ts Krydsere (*•Trento•*, *•Bolzano•* med 8 Stk. 20 cm K.), Begyndelsesafstand 18000 m, og af 5000 ts Krydsere (*•Bande-Nere•*, *•Colleoni•* med 8 Stk. 15 cm K.), Begyndelsesafstand 16000 m. Opløbs hastighed, der tidligere har været fastsat til 18—20 Sømil, opgives nu til henholdsvis 30 og 37 Knob. Træning opgives nu som væsentlig forbedret i Forhold til tidligere Opgivelser paa 5 %;

3. Den 6.—7. August afholdtes en taktisk Øvelse, hvis Idé var paa Grundlag af en løst skitseret taktisk Situation at lade Styrkecheferne uden Forberedelse træffe øjeblikkelige Beslutninger og Dispositioner (en Øvelsesfremgangsmaade, der ogsaa anvendes bl. a. i England, hvor Styrkecheferne ofte er meget fritstillede overfor Løsning af pludseligt opkommende taktiske Situationer).

Rød Styrke (5000 ts Krydsere, Flotilleførere, Luftdepotskibet *•Miraglia•* samt en U-Baads-Styrke) søger efter en udført Opgave ved Øen Ischia (SV. for Neapel) Optagning ved rød Hovedstyrke (supp.) ca. 50 Kvartmil vestligere ved de Pontiske Øer. Styrken er bekendt med, at en Blaa Styrke paa Vej Nord fra søger at hindre Foreningen af røde Styrker. Blaa Styrke (10000 ts Krydsere, 20 Jager) er bekendt med røde Styrkers omtrentlige Pladser.

Ved Øvelsens Begyndelse 0830 var Afstanden mellem de to Styrker ca. 25 Kvartmil. Kort efter erkendte rød Styrke den kompromitterende Tilstedeværelse af blaa Styrke. Rød Styrke udviklede kunstig Taage med paafølgende Angreb paa blaa Krydsere fra Taagen af Luftfartøjer og Flotilleførere, og U-Baads-Styrken de-

ployeredes tværs paa blaa Styrkes Hovedkurs. Blaa Styrke foretog derefter Afdrej for U-Baads-Felt. Det nærmere taktiske Billede (herunder U-Baadens Placering i Forhold til Taagebølterne) fremgaar ikke af Referaterne, men U-Baadens hurtige og rigtige Indtagelse af Deployeringsformation fremhæves.

Materiel.

Torpedofabrikken Whitehead (Fiume) har udført Prøver med en ny Torpedotype: L = 7,2 m., D = 53,3 cm, Ladn. 250 kg T. N. T. Følgende Farter opnaaedes:

4000 m	50 Knob
6000 -	43 —
8000 -	39 —
10000 -	34 —
12000 -	30 —

(U. S. N. I. P. Aug. 1934).

Japan.

Flaademanøvrer.

I Begyndelsen af August paabegyndtes de mest omfattende kombinerede Flaademanøvrer, som endnu er afholdt i Japan. Øvelserne, der fortsat skal udstrækkes over et Tidsrum af 3 Maaneder, afholdes med Deltagelse af 185 Skibsenheder og 225 Luftfartøjer, hovedsagelig indenfor Trekanten Formosa—Korea—sydvestlige Øer (Schikoku—Kiuschiu). Hovedformaal: Undersøgelse af 1) Anvendelsesmulighederne for alle Flaadens Typer, 2) Organisationen af Forsvaret mod Sø- og Luftangreb paa japanske Havne, 3) Personellets Ydeevne.

(N. T. f. S. VII. 54).

Materiel.

For Modernisering af Slagskibsmateriel, tidligere omtalt T. f. S. 1933 S. 536, meddeles flg. Status:

Arbejderne, der bl. a. omfatter forbedret Undervands- og Dæksbeskyttelse, forøget Elevation for Hovedarmering, delvis Fornyelse af Maskin- og Kedelanlæg, Katapultinstallation, nyt Ildledelsesanlæg, er afsluttet i Slagkrydserne *•Kongo•*, *•Haruna•*, og *•Kirischima•*, der nu officielt klassificeres som Slagskibe (Fartreduktion fra 27,5 til 26 Knob), samt i Slagskibene *•Fuso•* og *•Yamashiro•*, under Fortsættelse i *•Mutsu•* og *•Nagato•*, men ikke paa-begyndt i *•Ise•* og *•Hiuga•*.

(R. U. S. I. Aug. 54).

England.

Manøvrer.

Som et bemærkelsesværdigt Led i de engelske Bestræbelser for at fremme Samarbejdet mellem de 3 Værn afholdtes i Aar med Deltagelse af Hær-, Luft- og Flaadestyrker en kombineret Øvelse af mere kompliceret Art end den i 1933 afholdte Øvelse, der indledede Samarbejdet mellem Flandern og Luftvåbnet i større Stil (jfr. T. f. S. 1933. S. 528 med Referat af Øvelse 22.— 23. Septbr. s. A. udfor Firth of Forth, der eensidigt belyste Problemet Luftstyrke ctr. Flaadestyrke).

Indledende Bemærkninger.

Indeværende Aars Øvelse var en Landgangs- og Besættelsesoperation, under hvilken Angriberen havde Hær-, Luft- og Flaadestyrker, medens Forsvaret kun havde Hær- og (svage) Luftstyrker. Ombordtagning af Hærstyrken foregik fredsmæssigt (i Hull), og ydermere udførtes selve Landsætningen kun med Personel og kun med ca. 25 % af den samlede Angrebsstyrke, medens Materiel og Resten af Personellet tilførtes Angriberen fra Land paa sandsynlige Tidspunkter under Øvelsen. Indøvelse af Ombordtagning m. v. af Materiel foretoges ivojrigt udenfor selve Øvelsesrammen, men i Tilknytning til denne — bl. a. med Heste, Kanoner, Automobiles, 10 ts Tanks, lette Tanks o. l. Af Besparelseshensyn anvendtes intet lejet civilt Skibsmateriel, men udelukkende Flaadeenheder (Jagere, Krydsere).

Øvelsesbilledet var saaledes ufuldstændigt, særligt hvad angaar de af Operationen afledede Flaadebevægelser, og det er følgelig ikke muligt af Øvelsen at uddrage principielle Erfaringer vedrørende de 3 Værns resp. Værdi.

Øvelsens Formaal.

1. At give de resp. Stabe Øvelse i Planlægning og Forberedelse af Ombordtagning af Hærstyrker samt Landsætning paa nabens Kyst.

2. At indøve indbyrdes Samarbejde og Forbindelsestjeneste mellem de 3 Værns Stabe (og Enheder) under de første Afsnit af en kombineret Operation, med særligt Henblik paa Tilbedelse for Flaadeartilleri mod Maal paa Land samt Samarbejdet mellem landbaseret Luftmateriel og landgaaende Styrker.

3. At udføre de heraf afledede Arbejder og Manøvrer, med særligt Henblik paa Mulighederne for Overraskelsesmomentet i taktisk Henseende.

Øvelsesfelt¹⁾ og -Ledelse.

Øvelsen afholdtes i Dagene 10.—12. Septbr. paa Yorkshire Kysten N. f. Humber og lededes af en Repræsentant for hvert af de 3 Værn: Admiral Boyle (C.-in-C. Home Fleet), General Wardrop (C.-in-C. Northern Command) og Air Vice-Marhal Longmore (C.-in-C. Inland Area). Ledelsen var med resp. Stabe samlet i Flagskibet, Slagskibet «Nelson», Home Fleet, hvorfra Forbindelsestjenesten bl. a. med Landsætningsstyrkerne udførtes af Flaadepersonel.

Situation. (Se Skitse 1).

Krigstilstand mellem Britannia og Nordania.

Britannia (nord. Del af England indtil Linjen Hull—Liverpool) har Territorialhær samt svag Flaade- og Luftværn. Flaade-



Skitse 1.

basis paa Clyde (Hovedstaden Glasgow). Hær- og Luftstyrker koncentreret om York.

Nordania (Sømagt SØ. for Britannia) har en stærk Flaade, et effektivt Luftværn og en lille moderne Hær.

Mercia (England, S. f. Linjen Hull—Liverpool) er en svag neutral Stat, under uønsket Indflydelse fra Britannia.

Det forudsættes, at Nordania forgæves har forsøgt at fremtvinge en afgørende Kamp paa Søen, men Britannias Flaade er koncentreret paa Clyde (?) uden Ønske om Kamp. Nordania beslutter sig derfor til en kombineret Operation med det primære Formaal at oprette Luftbasis N. f. Humber (derefter Besættelse af Byen og Havnen Hull) for derfra ved Luftoperationer mod Clyde at tvinge Britannias Flaade til Søs. Samtidig foretages et Skinangreb mod Firth of Forth, samt med Søstridskræfter et mindre Angreb mod Mercia-Kysten. Afstand Hull—Glasgow 360 km [jfr.

¹⁾ Skitserne gengives efter «Times».

omtrentlig Afstand København—Gdynia (390 km), Bornholm—Libau (380 km), Karlskrona—Libau (350 km), Stockholm—Reval (400 km)].

Styrkefordeling.

Britannia: 4 Batl. Infanteri, 1 Rytterireg., 1 Artilleriafdeling, 1 Panservognsafdelling, 1 Forbindelsesafdeling, 1 Fl. Landluftfartøjer. [Efter Grundlagets Forudsætninger kunde Landgang forventes paa Strækningen Spurn Hd.—Whithy (ca. 120 km)].

Nordania: Flaadestyrke: Slagskibene «Nelson», «Barham», Slagkrydserne «Hood», «Renown», Hangarskibet «Courageous», 5 Krydsere (2' Kr.—Esk. af «Leander»-Typen samt «Cairo»), 3 Jagerflotiller, 6 U-Baade samt Minestrygningsmateriel, Sloops, Slæbebaade o. l.; Hærstyrke: 8 Batl. Infanteri, 2 Artilleriafd., 1 Tankbatt. (lette og msv. Tanks) (ialt ca. 9000 Mand); Luftstyrke: 2 Sq. Bombe-luftf., 1 Sq. Jagerluftf., 2 Sq. Rekognosc.luftf., samt flg. fra F. A. A. («Courageous»): 42 Luftf. (1 Sq. Jagerluftf., 1 Sq. Torpedo-Bombeluftf., 2 Sq. Rekognosc.luftf.).

Udførelse. (Se Skitse 2).

Den ¹⁰/₉ Morgen indskibedes i Hull ca. 2000 Mand m. v. i Flaadens Skibe; Transporten afgik derefter til Mødested ca. 40 Sml. Ø. f. Halvøen Holderness, hvorfra Landsætningen sattes an saaledes, at den planlagte Opankring udfør Strækningen Flamborough Hd.—Spurn Hd. var tilendebragt 2^t før Solopgang d. ¹¹/₉. Opankringen, der forudsattes at foregaa med slukket Fyrbelysning og inddraget Afmærkning, lettedes ved, at U-Baade, der den ¹⁰/₉ havde indtaget neddykkede Pladser udfør de forberedte Landingspladser, til aftalt Tid Natten ¹⁰—¹¹/₉ dykkede ud og som Mærkefartøjer vejlede Transporten.

Opankring fandt Sted 1—2¹/₂ Sml. af Kysten.

Til Landingspladser var udset ialt 5 Steder, beliggende i 2 Grupper ca. 20 Sml. fra hinanden paa begge Sider af Byen Hornsea — nordligst udf. Barmston, Ulrome og Skipsea, sydligst udf. Tunstall N. og S.; tillige var udset et særligt Landingssted for ca. 500 Mand Marineinfanteri udf. Holmpton.

Det synes som om, at der i Tilfælde af uroligt Vejr var forudset en alternativ Landsætningsplan, om hvilken det bemærkes, at en evt. Udførelse af denne vilde have udskudt Landsætningen i 24 Timer. Vejrforholdene var imidlertid særdeles gunstige for Landing: stille med rolig Søl, sigbart, men mørkt. Ved 2 af Landingsstederne kom Styrkerne uobs. ind paa Kysten; ved de andre obs. Fartøjerne af Kystvagterne ca. 500 m af Land. Forsvarsstyrkens Alarmeringssystem synes baseret paa de offentlige Net samt paa alm. Signalering.

Om Landingsmateriel oplyses intet, men af Pressebilleder ses alm. Skibsfartøjer (Travailler og Motorbaade) at være anvendt, bl. a. i Forbindelse med lette Landingsbroer (Skibslandgange). Samtidig med Landing af første »Vending» (ca. 3 Batl. ved hver af de 2 Grupper Landingssteder) oprettedes transportable Radiosta-



Skitse 2.

tioner paa Kysten, der bl. a. opretholdt dels Forbindelsen mellem Troppe- og Materielenheder, dels indgik i Ildledelsessystemet for Skibsartilleriets Anvendelse mod Maal i Land. Det bemærkes, at Radioforstyrrelser ikke var tilladt.

Øvelsens øjensynlige Hovedformaal — den 3sidede Forbindelsestjeneste mellem de 3 Værn — belyses iøvrigt ikke af de tilgængelige Referater.

Til de flg. »Vendinger» (Resten af Tropperne samt Materiellet), der som anført i Indledende Bemærkninger holdtes i Beredskab paa Kysten, synes Landingsintervaller paa 2 à 4 Timer at være anvendt.

Først ved Middagstid d. 11/9 var landsat tilstrækkelige Styrker (kvantitativt og kvalitativt) til videre Fremrykning. Ved Mørkets Frembrud d. 11/9 forenedes de 2 Hovedgrupper ved Hornsea.

Den videre Udvikling af Forsvarets og Angrebets Faser — herunder Luftvirksomheden — forbigaas som værende uden sømilitær Interesse med de foreliggende Oplysninger for Øje.

Øvelsen afsluttedes d. 12/9 Kl. 17⁰⁰.

(Bl. a. Le Y. 22/9, ΔE. 12/9 og 13/9, M. W. 4/10. 84).

Personel.

I Febr. 1931 aabnedes Adgang for Kapltjt. og ældre Løjt. til at tage Afsked med forhøjet Pension. Denne Ordning, der var et Led i Bestræbelserne for at regulere de vanskelige Efterkrigstids Avancements-Forhold, er nu afsluttet; ca. 180 Officerer har benyttet sig af Ordningen. Efter et andet System (Pensions-Kapitalisering), der virker indtil Januar 1935, har hidtil ca. 40 Officerer taget Afsked. Beløbene er for Kapltjt. under 40 Aar 2500 £ + 200 £ for hvert Aar i Graden, for Løjt. med op til 3 Aar i Graden 1000 £, samt for ældre Løjt. 1200 £ + 200 £ for hvert yderligere Aar i Graden.

(Times 14/9).

Baser.

Udbygningen af Singapore Flaadestationen fortsættes. De egentlige Bygnings- og Fortificationsarbejder skal kontraktlig være afsluttet Sept. 1935, men derefter paaregnes ca. 2 Aar til Detailarbejder. De samlede Udgifter indtil Dato beløber sig til 8³/₄ Mill. £, incl. sidste Aars Bevilling paa 1 Mill. £. Der henvises til Artiklen: «Der verdende Flottenstützpunkt Singapore», M. R. III 1934.

Norge.*Materiel.*

Fiskeriinspektionsskibet «*Fridtjof Nansen*», der den 21. Dec. s. A. grundstødte og sank i Finmarks Skærgaarden og atter bjærgedes i Sommerens Løb, blev sidst i August indbragt til Horten for Hovedreparation.

Bjærgning og Bugsering er udført af privat Bjærgningsselskab. Til Løftningen anvendtes 2 Skibsskrog, hver med 1500 ts Løfteevne. Bugseringen sydover langs den norske Kyst varede fra 29/7 til 29/8.

Organisation.

Pr. 1/7 overgik Kystartilleriet organisatorisk og budgetmæssigt til Søværnet. Uddannelsesspørgsmaalet vedr. Officerspersonellet (Udd. af Kystartillerikadetter) er endnu ikke endeligt afklaret. Et af Forsvarsdepartementet nedsat Udvalg synes at være stemt for en fælles Officersuddannelse for Flaade og Kystartilleri, saaledes at Officerer efter en 5-aarig Søkrigsskoleuddannelse (4 Aar paa Skole og i Skib, 1 Aar paa Skole og ved Søbefæstningerne) skal kunne tjenstgøre alternativt i de to Tjenestegrene.

Brasilien.*Nybygning.*

Tidligere er omtalt et 12-Aars Nybygningsprogram (T. f. S. 1934 S. 91), til hvis Udførelse der i Juni er afsluttet Kontrakt i England (Thornycroft) om Seriebygning af en Jagerflotille paa 9 Stk. 600 ts Jagere.

(R. U. S. I. Aug. 1934).

Portugal.*Nybygning.*

Tidligere er omtalt portugisisk Nybygning i England (T. f. S. 1933 S. 371). I Maj d. A. søsattes hos Vickers, Barrow, U-Baadene *•Delfin•*, *•Espadarte•* og *•Golfinho•* (ca. $\frac{850}{1100}$ ts \approx som engelsk L-Klasse), samt den første af de 2 Stk. 2000 ts Sloops *•Alfonso de Albuquerque•*, der er u. B. hos Hawthorn, Tyne.

Tyskland.*Nybygning.*

Pr. 12/11 d. A. udgaar Panserskibet *•Hessen•* af Flaadens Tal. Besætningen overføres til Panserskibet *•Admiral Scheer•*, der saaledes som 2. Skib af *•Deutschland•*-Klassen indgaar i Flaaden. 3. Skib, *•Admiral Graf Spee•* søsattes i Juni.

Panserskibet *•Deutschland•* aflagde medio Okt. Besøg i Leith.

Frankrig.*Materiel.*

Slagskibe. *•Voltaire•* (18000 ts. 1909) skal nu ombygges og indrettes som radiostyret Maalskib (jfr. engelsk *•Centurion•*, tysk *•Zähringen•*). Slagskibet *•Provence•* blev efter afsluttet Modernisering (15 Maaneder) afleveret i Sept. og tjenstegør nu som Flagskib for II. Esk. (Brest). Slagskibet *•Bretagne•* forventes færdigmoderniseret ved Aarets Udgang, *•Lorraine•*, der paabegyndtes Aug. d. A., til Efteraaret 1935.

Det under Bygning værende Slagskib *•Dunkerque•* forventes sejlklart 1937; 2. Skib af denne Klasse, der paabegyndes i St. Nazaire Oktober d. A., i 1938.

Krydsere. Med Minekrydsere *•Emile Bertin•* (5900 ts, 3 \times 3 Stk. 15 cm K., 2 \times 3 T-rør, Katapult med 2 Luftf., 200 Stk. 500 kg Miner paa 2 Baand, intet Panser) opnaedes under Prøvefart i aabent Farvand 39,8 Knob (123000 H. K.); ved en 8 Timers Prøvefart i svær Dønning holdtes 37 Knob.

U-Baade. Under Prøver er flg. U-Baade: *•Le Tonnant•*, *•Le Héros•*, *•Le Centaure•* ($\frac{1400}{2000}$ ts), *•La Vestale•*, *•La Sultane•*, *•Atalante•*, *•Orvède•*, *•La Sybille•* ($\frac{570}{790}$ ts). Som Ex. paa den store U-Baads Types Præstationsevner anføres for *•Le Héros•*: med 7000 H. K. opnaaedes Overvandsfart 21 Knob, Dykketid til 15 m 30 Sek.?

M.-T. Baade. Med *•V. T. B. 10•* (22 ts, 2 Stk. 45 cm Torpedoer, 2200 H. K.) opnaaedes fornylig 55 Knob.

Baser, Flaadefordeling.

Under en Parlamentsdebat oplystes, at Flaaden p. t. kun raa-der over Brændoliebeholdning til ca. 6 Ugers Forbrug. Ved Bevillingen paa ca. 600 Mill. Frs. til Bygning af Cisterner m. v. paaregnes tilvejebragt Beholdninger til ca. $4\frac{1}{2}$ Maanedes Forbrug. (T. i Sj. IX 24)

Cherbourg. Det synes efter Udtalelser af Marineministeren besluttet at udbygge denne sekundære Basis, der hidtil kun har været U-Baadsstation. P. t. er flg. Materiel baseret paa Cherbourg: 1 Minekrydser, 1 Jager, 1 U-B-Flotille (16 Baade, heraf 2 Mine U-B.), 8 U-B-Jagere, 3 M.-T. Baade samt nogle Hjelpefartøjer. Efter Udbygningen er tilsigtet at forlægge yderligere flg. Materiel til Cherbourg: 1—2 Krydsere, 5 Jagere samt nye U-Baade.

Brest, Toulon. Fordelingen af Slagskibe har hidtil været saaledes: 7 i Middelhavet \circ : *•Lorraine•*, *•Jean Bart•* (I. Esk.), *•Paris•*, *•Condorcet•*, *•Coubert•* (Skole-Esk.), *•Bretagne•*, *•Provence•* (Modernisering) og 2 i Atlanterhavet \circ : *•Voltaire•* (under Ombygning), *•Diderot•* (Reserve).

I Lobet af dette Aar vil Fordelingen imidlertid være henhv.: 4 (Toulon), 4(5) Brest, idet de 3 moderniserede Slagskibe: *•Provence•*, *•Bretagne•* og *•Lorraine•* vil være (er) overført til Brest. Efter M. R. X. 1934 gengives i skematisk Form Fordelingen af fransk Flaademateriel, idet der ses bort fra Materiel u. Prøve, u. Bygning, U-B. Jagere, M.-T. Baade m. v., i Udland o. l., samt Sloops.

Farvand	Slagskibe	Hangarskibe	Krydsere			Flotilleførere	Jagere	U-Baade			Sum
			sv.	lette	Mine			store	smaa	Mine	
Middelhavet ..	4	2	8	—	2	17	31	23	22	6	115
Atlanterhavet .	5	—	2	3	1	8	14	19	14	3	69

Mandskabet til Søværnet.

Af Orlogskaptajn Frederiksen.

Formaalet med nærværende Artikel skal være at give en Orientering om de Retningslinier, som i Henhold til Marineministeriets Bestemmelse skal følges indtil videre med Hensyn til Mandskabets Tilgang, Uddannelse og Afgang, og som er fastsat paa Grundlag af de Erfaringer, man har høstet siden Gennemførelsen af Søværnsloven af 1932.

Under Overskriften

Mandskabet til Søværnet

findes i Søværnsloven af 1932 følgende Bestemmelser, som de nye Retningslinier ændrer, og som derfor først kort skal refereres (i Uddrag):

§ 37. Mandskabet til Søværnet tilvejebringes hovedsagelig gennem Antagelse af unge Mennesker, der har afsluttet deres almindelige Uddannelse i Folkeskolen. De benævnes *Lærlinge*.

Om Lærlingenes 3-aarige Uddannelse og Anvendelse anføres:

1. Aar: fælles, almindelig Uddannelse, hovedsagelig af praktisk Natur, tagende Sigte paa i Almindelighed at gøre dem egnede til Sølivet.

2. Aar: Uddannelse til de forskellige Kategorier af menige.

3. Aar: Tjeneste ved Divisionerne.

Efter den 3-aarige Tjeneste kan de udnævnes til Mather.

Efter denne § anføres i Loven:

«Mandskabet til Søværnet kan endvidere tilvejebringes ved Indkaldelse af værnepligtige», hvorefter
 § 38 omhandler Indkaldelse af værnepligtige.
 § 39—44 omhandler:

1. Til fortsat Tjeneste kan udtages indtil ca. 10 % af de værnepligtige, *Elever*, der
2. efter $\frac{1}{2}$ Aars Uddannelse i Underkvartermesterskolens yngste Klasse kan udnævnes til Mather.
3. Mather antages for 1 Aar ad Gangen i indtil 3 Aar,
4. Mather, der har vist sig egnet til Underbefalingsmandselever, kan — efter Gennemgangen af Underkvartermesterskolens ældste Klasse — udnævnes til Underkvartermester,
5. Underkvartermestre antages for 1 Aar ad Gangen i indtil 6 Aar.

§ 45 omhandler Uddannelsen af Underkvartermestre til Kvartermestre efter Gennemgangen af Kvartermesterskolen.

I den samtidig med Søværnsloven af 1932 vedtagne Lov om Ændringer i og Tilføjelser til Lov om Statens Tjenestemænd er i § 801 anført, at Lærlinge, Mather, Radioundertelegrafister, Mekanikere, Kokke og Hovmestre samt Underkvartermestre har frit Ophold og fri Kostforplejning m. m. Elever, der er værnepligtige, har som saadanne ligeledes frit Ophold og fri Kostforplejning.

Alt Mandskab skal saaledes ifølge denne Bestemmelse til Stadighed være enten udkommanderet eller indkasereret. Først efter Udnævnelsen til Kvartermestre kan Personel, der ikke er udkommanderet eller beordret til Døgttjeneste paa Søværnets Kaserne, tage Ophold i Byen og komme paa Selvforplejning.

Lønningerne for det her omhandlede Personel blev i de forløbne 2 Aar fastsat paa de aarlige Finanslove til

Lærlinge	0,40—0,80 Kr. daglig
Elever	0,90—1,15 - —

Mather o. l.	2,10—2,70 Kr. daglig
Underkvartermestre o. l.	3,50—5,00 - —

alle foruden ovennævnte fri Kostforplejning og frit Op- hold m. m. (fri Mundering og Sygepleje) og endvidere for Elever, Mather og Underkvartermestre Hjemsendelses- penge paa henholdsvis 25, 60 og 80 Øre daglig.

Erfaringerne,

som Udøvelsen af disse Lovbestemmelser har givet An- ledning til at indhøste i de forløbne 2 Aar, skal der- efter i det følgende resumeres, idet det ligger uden for nærværende Artikels Rammer og Formaal i Detailler nærmere at uddybe dem samt gøre Rede for hver en- kelt Personelgruppes særlige Forhold.

1. Tilgangen af Lærlinge — unge Mennesker mel- lem 15—17 Aar — har været nogenlunde tilstrækkelig til Dækning af Behovet af Mandskabet for saa vidt an- gaar Tilgangen til Math-Stillingerne, men har ikke været tilstrækkelig til, at Lærlinge hovedsagelig kan erstatte værnepligtige, der da ogsaa i de forløbne 2 Aar er ind- kaldt i nærlig samme Omfang som tidligere i Henhold til Søværnslovens § 38. Men Afgangen af de antagne Lærlinge har været stor, enten fordi Militærlivet til Søs ikke har været det Eventyr, som de unge Mennesker ved Antagelsen har troet at gaa ind til, hvorfor de er blevet ked af Marinen, eller fordi Marinen er blevet ked af de Lærlinge, der ikke har kunnet tilegne sig den nødvendige militære Disciplin.

De er for unge til i Almindelighed at kunne ud- fylde en Mands Plads om Bord og egner sig ikke til at være Foregangsmænd for de værnepligtige. Da de »ho- vedsagelig« skal danne Tilgangen til Mandskabet, maa Antallet af Lærlinge, selvom man ved »Mandskabet« i denne Forbindelse kun vil forstaa Mather og tilsvarende Stillinger, være stort. Men derved vil Sandsynligheden

for den enkelte Lærling for at kunne opnaa en Livsstilling — Kvartermesterstilling — kun blive ringe, hvilket naturligvis er en Skuffelse for baade Drengene og deres Forældre, som har haabet, at Marinen vilde forsørge deres Sønner for Livstid, naar de blev taget i Lære direkte fra Folkeskolen. Naar største Parten af Lærlingene kun kan opnaa en 3-aarig Tjeneste som Math, staar en 3-aarig Læretid da heller ikke i noget rimeligt Forhold hertil.

Naar man antager unge Mennesker direkte fra Folkeskolen, faar man ingen Tilgang til de Stillinger ved Søværnet, hvor der kræves faguddannet Personel, f. Eks. Mekanikere, Maskinpersonel ved Undervandsbaadene, Kokke, og det vil være for bekesteligt for Marinen selv at skulle give Personellet en saadan Faguddannelse.

2. Tilgangen af Elever har været ringe, og Kvaliteten af de antagne har været ringe. Dette skyldes 2 Aarsager. Først og fremmest naturligvis de lave Lønninger, der er tilbudt dette Personel, men dernæst den Omstændighed, at man har været henvist til kun at kunne udtage Elever blandt det relativt lille Antal af Landets Befolkning, der har afljnt Værnepligt ved Søværnet. Man har ment det mest hensigtsmæssigt at udtage Elever efter Frivillighedens Princip. Ganske vist hjemler Loven at tvangsudtage Elever, hvorved man selvfølgelig kan skaffe det nødvendige Antal Elever; men Sandsynligheden for at naa Maalet: Personellets senere frivillige Tjeneste som Math og Underkvartermester, bliver derved ikke stor.

Kommunistisk Forfølgelse, hvis Aarsag der ikke skal gøres nærmere Rede for her, men som udartede til Overfald paa Gaden under Landlov, har naturligvis ogsaa virket hemmende paa Tilgangen af Elever.

3. Med de i Loven anviste 2 Veje: Lærlingevejen og Elevvejen for Tilvejebringelsen af Mandskabet til Søværnet følger en Komplisering af Skole- og Uddannelses-

spørgsmaalet. Der maa oprettes en 3-aarig Lærlingskole for de ganske unge Mennesker og en $1/2$ -aarig Underkvartermesterskole for de ca. 6 Aar ældre Elever. Det er indlysende, at de Mather, der rekrutteres henholdsvis fra Lærlingevejen og fra Elevvejen maa blive meget forskellige baade hvad Alder og hvad Uddannelse angaar. Hertil kommer, at denne Tvedeling i Antagelse og Uddannelse af Personel paa 2 sideløbende Skoler er bekostelig og stiller forøgede (i Betragtning af Marinens faatallige Personel: uoverkommelige) Krav om Personel til Lærervirksomhed og Tilsyn. Med den roligere Afvikling af det kontraktantagne Personel (se senere), som har vist sig nødvendig i Overgangen fra Søværnsloven af 1922 til Loven af 1932, bliver Kravet om Nyantagelse af Personel mindre, hvilket heller ikke berettiger til Stadighed at holde 2 Skoler i Gang for at uddanne det relativt lille Antal Personel, der under disse Forhold kan blive Tale om at antage.

Naar alle Forhold tages i Betragtning, viser Erfaringerne, at en Simplificering af den tvedelte Antagelse og Uddannelse bør tilstræbes.

De nye Retningslinier,

som man paa Grundlag af de indhøstede Erfaringer har fastsat at følge med Hensyn til Mandskabets Tilvejebringelse og Uddannelse (indkaldte værnepligtige undtagne) kan i Hovedtrækkene angives som følgende:

A. Math-Elever.

1. Til frivillig, midlertidig Tjeneste ved Søværnet som Math-Elev kan antages unge Mennesker, der har afsluttet den almindelige Uddannelse i Folkeskolen eller har mindst en tilsvarende Uddannelse. Personellet antages i Alderen ca. 18—22 Aar.

Math-Elever forpligter sig ved Antagelsen som saadanne til uafbrudt Tjeneste i indtil 2 Aar og kan der-

efter, saafremt de paagældende findes egnet, og der haves Anvendelse for deres Tjeneste, antages til frivillig, midlertidig Tjeneste som Math.

2. Efter Gennemgang af en fælles Elevskoleuddannelse fordeles Eleverne til Specialuddannelse og Specialtjeneste inden for de forskellige Kategorier af Personel ved Søværnet.

3. Lønning til Math-Elever fastsættes paa de aarlige Finanslove. Lønningen er for Tiden 2 Kr. daglig plus 50 Øre i Hjemsendelsespenge for hver Dag de paagældende er til Tjeneste.

4. Math-Elever har fri Kostforplejning eller Godtgørelse herfor, frit Ophold, fri Sygepleje og fri Mundering.

5. Der tilkommer Math-Elever Sotillæg efter de sædvanlige Regler.

B. Mather.

1. Til frivillig, midlertidig Tjeneste ved Søværnet som Math kan dertil egnede Math-Elever (og de nuværende Math-Lærlinge) antages.

2. Mather forpligter sig ved Antagelsen til uafbrudt Tjeneste i 3 Aar og kan derefter, saafremt de paagældende findes egnet, og der haves Anvendelse for deres Tjeneste antages til frivillig, midlertidig Tjeneste for 1 Aar ad Gangen i yderligere 2 Aar. Mather, der herefter ikke forfremmes til Underkvartermestre eller antages til anden Tjeneste ved Søværnet, afskediges.

3. Lønning til Mather fastsættes paa de aarlige Finanslove. Lønningen er for Tiden fastsat som følger:

1. Aar:	4,80	Kr. daglig
2. -	5,20	- —
efter det 2. -	5,60	- —

Hertil kommer 80 Øre i Hjemsendelsespenge for hver Dag, de paagældende er til Tjeneste.

4. Mather har kun under Udkommando, og naar

de er til fuld Tjeneste paa Kasernen og ved Divisionerne, fri Kostforplejning. Naar de er til Landtjeneste, kan de saaledes bo i Byen og er da paa Selvforsyning, men kan dog — efter eget Ønske — indlogeres i Skib eller paa Kaserne og der erholde Kostforplejning mod Afdrag i Lønning af Skibskostens Værdi. Der gives derved saadant Personel, der ikke har Hjem eller andet Opholdssted i København, Adgang til Indlogering paa billige Betingelser.

5. Mather har endvidere fri Sygepleje og Mundering samt under Udkommando Sættillæg, Kommandotillæg og Kosttillæg efter særlige Regler.

C. Underkvartermestre.

1. Til Underkvartermestre kan, under Forudsætning af Ledighed i de lovmæssige Rammer, udnævnes dertil egnede Mather, som har mindst 2 Aars Tjeneste som saadanne, og som har gennemgaaet og bestaaet Prøven ved en Underbefalingsmandsskole.

2. Underkvartermestre antages til frivillig, midlertidig Tjeneste som Underkvartermestre af 2. Grad i 3 Aar, i hvilken Tid de forpligter sig til uafbrudt Tjeneste, og kan derefter antages til frivillig, midlertidig Tjeneste — de dertil egnede som Underkvartermestre af 1. Grad — for et Aar ad Gangen i yderligere 3 Aar.

Underkvartermestre, der herefter ikke forfremmes til Kvartermestre eller antages til anden Tjeneste ved Søværnet, afskediges.

3. Lønningen til Underkvartermestre fastsættes paa de aarlige Finanslove. Lønningen er for Tiden fastsat som følger:

Underkvartermestre af 2. Grad:		7,00 Kr. dagl.		
—	- 1. -	1. Aar	7,40	- -
—	- 1. -	2. -	7,70	- -
—	- 1. -	3. -	8,00	- -

Hertil kommer 1,00 Kr. i Hjemsendelsespenge for hver Dag, de paagældende er til Tjeneste.

4. Underkvartermestre har kun under Udkommando, og naar de er til fuld Tjeneste paa Kasernen og ved Divisionerne, fri Kostforplejning. Naar de er til Landtjeneste kan de bo i Byen og maa da være paa Selvforplejning. Underkvartermestre kan ikke — som Matherne — blive indlogeret paa Kaserne efter eget Ønske, naar de ikke har Hjem i Byen, da Forholdene paa Kasernen for Tiden ikke tillader i større Udstrækning at skaffe Beboelse for Underbefalingsmænd, saaledes at denne Beboelse kan blive et Hjem for dem. Man regner desuden med, at Personellet, naar det kan udnævnes til Underbefalingsmænd, har opnaaet en saadan Alder, at det foretrækker at bo i Byen, naar det ikke er til Tjeneste. Derimod er der skaffet Underkvartermestre Adgang til Bolig i Nyboder efter Marineministeriets nærmere Bestemmelse.

5. Underkvartermestre har fri Sygepleje og Mundering samt under Udkommando Sættillæg, Kommandotillæg og Kosttillæg efter særlige Regler.

Vedrørende Underkvartermestre skal yderligere omtales følgende Forhold:

Som tidligere nævnt vil Underkvartermestre, der ikke udnævnes til Kvartermestre efter 6 Aars Tjeneste som Underkvartermestre, blive afskediget. Dette Personel har da tjent Søværnet i ca. 12 Aar, nemlig 2 Aar som Elev, 3—4 Aar som Math og endelig 6 Aar som Underkvartermester.

Da Antallet af Underkvartermestre — ganske naturligt — ikke kan være saa stort, at det tillader alle Math at kunne blive Underkvartermestre, er det en Selvfølge, at en Del af Personellet maa afskediges som Math. Dette bliver imidlertid efter en kortere Tjenestetid og i en ung Alder (ca. 25 Aar), i hvilken der endnu maa siges at være Chancer for en Mand til at kunne faa

Arbejde i det civile Erhverv, Chancen vil muligvis endda være større end ved hans Indtræden i Marinen, da det som bekendt navnlig er vanskeligt for de unge efter udstaaet Læretid at faa Arbejde, fordi de da som værende nederst paa Ekspectancelisten maa vente og gaa arbejdsløse, indtil de ældre har faaet Arbejde.

Men skjules bør det ikke, at heller ikke Antallet af Kvartermestre kan være saa stort, at alle Underkvartermestre vil kunne opnaa en Livsstilling som Kvartermestre, men at en Del, selv vel kvalificeret Personel, maa afgaa fra Tjeneste ved Søværnet efter ca. 12 Aars Tjenestetid og i en Alder af ca. 30 Aar. Dette Personel vil være vanskeligere stillet med Hensyn til at faa Arbejde i det civile Erhverv, men det maa dog ikke siges at være udelukket, at Personel i den Alder vil kunne faa Arbejde. Den 1-aarige Antagelse ad Gangen i Løbet af de sidste Aars Tjenestetid skulde gøre det lettere for Personellet at gribe eventuelle Chancher for civil Ansættelse, naar de tilbydes. For Personel, der afskediges i væsentlig højere Alder end ca. 30 Aar, f. Eks. omkring 40 Aar, maa Chancerne for at opnaa taalelige Livsvilkaar siges at blive minimale. Det vil da vanskeligt kunne optage Konkurrencen i det civile Liv. Naar Personellet har opnaaet 30-Aars Alderen, maa det vide, om Militærtjenesten skal være en Livsstilling for de paagældende eller ikke.

Men endnu findes der Institutioner og Erhverv, der ved Antagelse af Personel tillægger — naturligvis navnlig en velrekommanderet — militær Tjenestetid Betydning, og Praksis viser da ogsaa, at adskillige forhenværende militære — ogsaa blandt de her omhandlede Personelgrupper — har opnaaet gode Stillinger i civile Erhverv og i andre Stillinger under Stat og Kommune.

De Vanskeligheder for Personellet, der ikke desto mindre findes, bør man ikke være — og er man naturligvis heller ikke — blind overfor.

For det første maa man gaa ud fra, at der ved Antagelse af Personel til andre (ikke militære) Stillinger under Marineministeriet tages Hensyn til dette for Søværnet saa vigtige Spørgsmaal, saaledes at kvalificeret militært og forhenværende militært Personel kan komme i Betragtning ved Besættelsen af ledige og nyoprettede Stillinger.

For det andet opretholdes det Samarbejde, der allerede er indledet med andre Institutioner for at skaffe afskediget militært Personel Ansættelse, og dette Samarbejde bør søges udvidet til ogsaa at gælde de Institutioner, til hvilke den forlængst rettede første Henvendelse unægtelig har givet et kun ringe Resultat.

For det tredje bør det, naar Spørgsmaalet bliver aktuelt, tilstræbes i saa vid Udstrækning som muligt at give Personellet en Fagskoleundervisning (i Sprog, Maskinskrivning, Stenografi, Haandværk, Handelslære etc.) f. Eks. paa Aftenskoler.

For det fjerde er Hjemsendelsespengene, som det vil fremgaa af det foregaaende, blevet forhøjet. Disse Hjemsendelsespenge indsættes ved Marineministeriets Foranstaltning til Forrentning til Fordel for den paa-gældende paa den ved Antagelsen som Math-Elev oprettede Sparekassebog, der ved Afskedigelsen udleveres til fri Raadighed. Beløbet bliver ved Afskedigelsen som Underkvartermester efter 6 Aars Tjeneste som saadan ca. 3500 Kr.

For det femte erholder Underkvartermestre, der uden egen Skyld afskediges efter fulde 6 Aars Tjeneste som Underkvartermester, og som ikke opnaar anden Ansættelse i en Stilling under Stat, Kommune eller koncessioneret Selskab, een Gang for alle en Understøttelse lig Halvdelen af sidste Aars Løn (ca. 1400 Kr.). Personel, der efter ca. 12 Aars frivillig Tjeneste ikke opnaar en militær Livsstilling (som Kvartermester) og ikke faar anden Ansættelse, vil med andre Ord kunne have

et Beløb af ca. 5000 Kr. til Raadighed som en Hjælp til Imødegaaelse af de Vanskeligheder, som en afskediget militær vil møde, naar han skal skaffe sig civilt Arbejde, og som Marinen — som det vil være fremgaaet af det foregaaende — meget har sin Opmærksomhed henvendt paa.

Forinden der fremsættes en Konklusion af det foregaaende skal følgende bemærkes:

Adskillig Tjeneste inden for Søværnet (Artilleri-, Signal-, U-baads- o. s. v.) udføres bedst af unge Mennesker. Hverken Skytter, Afstandsobservatorer, Signalgaster, U-baads-Mather til Dæk og Maskine vil være egnede Stillinger som Livsstillinger og kunne udføres af Personel op til en Alder af 60 Aar, inden det kan afgaa med Pension. En Mand kan ikke være Signalgast til sit 60. Aar, eller til samme Alder eksercere med Gevær og som menig være Foregangsmand for de værnepligtige paa Eksercerskoler. Og samtidig med at det for Personellet bliver utilfredsstillende ikke at kunne udføre sin Tjeneste tilfredsstillende, bliver det — menneskeligt set ganske naturligt — utilfredsstillende for en Mand hele Livet igennem ikke at kunne faa sine Kaar forbedrede. Utilfredsheden vil overgaa til Krav om Forbedringer i Løn, Bepisning, Underbringelse om Bord, Fritagelse for Deltagelse i Eksercits og andet til Alderen »upassende« Arbejde — altsammen til Skade for Tjenesten, og mange Gange Krav, som man paa Grund af Forholdene om Bord i vore smaa Skibe ikke kan imødekomme, selv med den bedste Villie hertil fra Administrationens Side.

For til Stadighed at have unge Mennesker til Tjeneste, maa der finde Afgang af Personel Sted.

Men ogsaa af en anden — meget vigtig — Aarsag maa der finde Afgang Sted.

Marinens Budget har i en Aarrække, længe før Gennemførelsen af Loven af 1932, kun tilladt, at der

haves et til Fredstid (de aarlige Udrustninger) nødvendigt Personel til stadig Tjeneste. Men Udrustningskontoen tillader kun, at en Del af Materiellet aarligt udrustes. Heraf følger, at der under Mobilisering kræves en brugelig Personelreserve, som kun kan skabes, naar der finder Personelafgang Sted, endnu medens Personellet er i en tjenstdygtig Alder.

Som

Konklusion

af hvad der er anført vedrørende de nye Retningslinier, som Nyordningen i Maj d. A. bragte med Hensyn til Mandskabet til Søværnet, resumeres følgende:

1. De ledende Principper opretholdes, saaledes som de er angivet i den gældende Søværnslov af 1932, med Hensyn til Antagelse af frivilligt Mandskab til midlertidig Tjeneste for en kortere eller længere Aarrække som henholdsvis Mather og Underkvartermestre, af hvilke Personel til Kvartermester-Stillingerne rekrutteres efter Gennemgangen af Kvartermesterskolen. Det skal anføres, at disse Principper bør fastholdes i hvert Fald, indtil de er helt gennemførte, og man har indhøstet nye Erfaringer. Ændringer bør derefter først foretages, naar det har vist sig absolut nødvendigt. Thi intet virker mere forstyrrende for Tjenesten end store Ændringer i Personelorganisation, ikke mindst fordi saadanne Ændringer, der ofte berører Menneskeskæbner, ikke lader sig gennemføre i Praksis hverken fra Dag til Dag eller fra Aar til Aar, men som Regel tager en betydelig Aarrække at faa gennemført, i hvilken Aarrække talrige Afvigelser og Overgangsbestemmelser vil være paakrævede, hvilket paa forskellig Vis vanskeliggør en Nyordnings Gennemførelse.

Der er indført en paakrævet Forenkling med Hensyn til Tilvejebringelsen af den Del af Mandskabet, der ikke er indkaldte værnepligtige, idet man i Stedet for

de 2 Veje: Lærlingevejen og Elevvejen (gennem Værnepligt) har valgt »den gyldne Middelvej» (der ofte viser sig at være den rigtige) ved at antage unge Mennesker »udefra» i en Alder af 18—22 Aar og give dem en til deres Tjeneste afpasset Uddannelse.

3. Personellet's Kaar (Lønninger m. m.) er forbedret, takket være Rigsdagens Forstaaelse af det nødvendige heri, ved en Ekstra-Bevilling til Søværnet med dette Formaal for Øje.

I det foregaaende er der søgt givet en Orientering med Hensyn til de valgte Principper og Hovedretningslinier for Mandskabets Tilvejebringelse og videre Tjeneste inden for Søværnet, som fremtidig paatænkes fulgt. Men dels findes der inden for adskillige Personelgrupper tjenstlige og personelle Forhold, som gør Afvigelser nødvendige, og dels har Overgangen fra Søværnsloven af 1922 til Søværnsloven af 1932 medført væsentlige Overgangsbestemmelser, som i en betydelig Aarrække vil sætte sit Præg paa Søværnets Personelordning, at en Omtale heraf vil være nødvendig, for at en Orientering med Hensyn til Mandskabet til Søværnet, saaledes som »Landet nu engang ligger» paa dette Omraade i Dag, kan være fyldestgørende. Men navnlig paa dette Punkt maa Orienteringen blive kortfattet, da de enkelte Personelgruppers Forhold er saa mangfoldige og specielle, at en fuldstændig Redegørelse heraf ikke vil være mulig inden for nærværende Artikels Rammer.

Hovedretningslinien vil blive fulgt inden for følgende Personelgrupper:

Artilleripersonel,
 Matros- og Signalpersonel,
 Undervandsbaadspersonel,
 saavel Dæks- som Maskinpersonel,
 Torpedopersonel,

Minepersonel, for saa vidt angaar det
 sejlene Personel,
 Radiopersonel,
 Kokkepersonel,
 Sanitetspersonel og
 militært Kontorpersonel.

Afvielser fra Hovedretningslinien danner følgende Personelgrupper:

1. Fyrbøderpersonel.

Ved Nyordningen i Maj d. A. blev der for Overfyrbødere og Fyrbødere oprettet Tjenestemandstillinger med Aldersgrænser henholdsvis 60 og 55 Aar. Disse Stillinger er saaledes Livsstillinger, og der vil som Følge heraf kun blive en meget ringe aarlig Afgang og som Følge deraf kun blive Brug for en meget ringe Tilgang.

2. Mekanikere.

Ved Nyordningen blev der ligeledes oprettet Tjenestemandstillinger (med Aldersgrænser 60 og 55 Aar) for Artilleri-, Mine- og Skibbygningsmekanikere af henholdsvis 1. og 2. Grad.

3. Flyvemekanikere.

Principielt bør Flyvemekanikere være unge, helst ugifte, Mennesker, som derfor kun bør være til Tjeneste i én vis Aarrække; men der vil dog være Brug for nogle ældre Flyvemekanikere i Tjenestemandstillinger. Da Flyvæsenets tekniske Personel udfører Arbejder og Tjeneste af speciel Art, gælder der derfor ogsaa særlige Regler for dette Personels Vilkaar (Lønning etc.).

4. Kystdefensionens Mandskab.

Kystdefensionen har ikke Brug for menige til Tjeneste ud over Indkaldelserne til Aftjening af værnepligt. Der findes derfor ikke ved Kystdefensionen Personel, svarende til Flaadens Mather. Derimod har Kystdefen-

sionen Brug for Underbefalingsmænd baade i Fredstid og navnlig i et stort Antal under Mobilisering. Bestræbelserne ved Kystdefensionen gaar derfor ud paa, saa hurtigt som muligt at uddanne Personel til Underbefalingsmænd (Overkonstabler og Underkanonerer), der har Avancementsmulighed til Stillinger som Befalingsmænd i Reserven (Kanonerer). Disse særlige tjenstlige Krav nødvendiggør særlige Vilkaar (Lønning etc.) for dette Personel.

5. Tilgangen til intendanturuddannet Personel sker fremtidig gennem den nyoprettede Skole for Reserveintendantter.

6. Endelig bør for Fuldstændighedens Skyld anføres, at der fremtidig vil blive uddannet Maskinister med 1. Del af Maskinisteksamen til Afløsning af de nuværende Maskin-Kvartermestre, der hører til Fyrbøderpersonellet.

Det kontraktantagne Personel.

Til Slut skal omtales den Personelgruppe: det kontraktantagne Personel, der endnu findes i saa godt som alle Tjenestegrene inden for Søværnet. Overgangen fra Søværnsloven af 1922 til Loven af 1932 nødvendiggjorde, at det Personel, som under den tidligere Lov var antaget som midlertidige Befalingsmænd og faste menige, blev antaget paa Kontrakt.

I denne Kontrakt er nu indført en ny Paragraf, nemlig følgende:

»Saafremt den paagældende efter sine foresattes Bedømmelser til enhver Tid yder fuldt ud god Tjeneste som Kvartermester (Underkvartermester eller Math), vil han kunne forvente at forblive til Tjeneste ved Søværnet indtil sit fyldte 50 Aar (for Kvartermestre og Underkvartermestre) og 45 Aar (for Mather), med mindre nye

Lovbestemmelser nødvendiggør Afskedigelse til et andet Tidspunkt.

Fra 1. April 1935 vil Aldersgrænsen for kontraktantagne Mather antagelig blive fastsat til 50 Aar.

Med denne Paragraf er angivet, at man vil tilstræbe en Gennemførelse af den nye Personelordning, efterhaanden som Forholdene gør det muligt, altsaa en rolig og jævn Overgang fra den gamle Lov til den nye. Men da det kontraktantagne Personel endnu udgør en væsentlig Del af Søværnets Personel, vil det betyde, at de kontraktantagne i en ikke ringe Aarrække vil præge Personelordningen for saa vidt angaar Mandskabet til Søværnet.

Kystdefensionens Personelordning.

Af Kommandør Briand de Crèvecoeur.

Ved Søværnets Overtagelse af Kystbefæstningen i Henhold til Forsvarslovene af 1932 blev Kystdefensionen, efter at dens designerede Personel i Forvejen havde faaet den fornødne Instruktion og Overlevering, etableret den 1. November 1932.

Herved tilkom der Søværnet et stort og for dens Personel nyt Tjenesteomraade, til hvis Administration, Ledelse og Drift, der krævedes tilvejebragt et stort og tildels specielt uddannet Personel. Planen for Tilvejebringelsen af dette og dets Organisation og Uddannelse har derfor naturligt været et af de Spørgsmaal, hvorpaa der indenfor Kystdefensionen har været lagt den største Vægt; og selvom den planlagte Personelorganisation kun er i sin Vorden og først i sit fulde Omfang vil være traadt ud i Livet i Løbet af nogle Aar, kan det muligt allerede paa nærværende Tidspunkt have sin Interesse for Tidsskriftets Læsere at blive gjort bekendt hermed.

Personelordningen før 1932.

Forinden skal til Sammenligning i store Træk gives en Fremstilling af Personelorganisationen under Kystartilleriet i de sidste 25 Aar, hvorved man vil kunne danne sig et Begreb om, hvormeget Hæren regnede med af Personel til Ledelse og Betjening af Kystbefæstningens store og omfattende Artilleri og til Værkernes Tilsyn og Vedligeholdelse.

Ved Forsvarslovene af 1909, hvor Kystbefæstningen fik en betydelig Udvidelse, blev Personellet for-

meret i et Kystartilleriregiment med 12 Linie- og 6 Reservekompagnier, indordnede i 3 Batailloner, og det faste Befalingsmandspersonel bestod af 40 Linie- og 24 Reserveofficerer samt 205 Underofficerer. Hertil kom et stort værnepligtigt Befalingsmandspersonel af Sekondløjtnanter, Korporaler, Underkorporaler, foruden Befalingsmandselever m. fl.

Der indkaldtes aarligt 800 Mand i 2 Hold med en første Tjenestetid af 395 Dage og med 2 senere Indkaldelser.

Den samlede Mobiliseringsbesætning var ca. 5000 Mand fordelt til ca. 20 Forter og Batterier.

Det aarlige Budget var paa ca. 3 Millioner Kroner.

Ved Forsvarslovene af 1922, hvor en Del af de ældre Værker nedlagdes, blev Kystartilleriregimentet væsentlig indskrænket og Kystartilleriet, som det blev benævnt, fik den Ordning, som det havde ved Overtagelsen den 1. November 1932, idet dets Styrke blev reduceret fra 3 Batailloner til 1 med ialt 5 Linie- og 2 Reservekompagnier, hvoraf 1 Luftværnskompagni.

Det faste Befalingsmandspersonel kom til at bestaa af 20 Linie- og 30 Reserveofficerer samt 38 Officianter og 106 Sergenter af Reserven, hvoraf 16 tjenstgørende.

Hertil kom endvidere, foruden en stor Stab af værnepligtige Befalingsmænd: Sekondløjtnanter, Kornetter, Korporaler og Underkorporaler samt Befalingsmandselever, forskelligt tilkommanderet Personel fra Hærens øvrige Afdelinger, saaledes fra Teknisk Korps, Ingeniørerne, Lægekorpsset, Intendanturkorpsset m. fl. foruden en Stab af civile Tjenestemænd (Baadsførere, Kokke, Proviantforvaltere m. fl.).

Den aarlige Indkaldelse blev nedsat fra 800 Mand til 450 Mand, der blev indkaldt i 3 lige store Hold, 150 Mand ad Gangen, saaledes at de forløb hinanden med 4 Maaneder. Den første Uddannelse nedsattes til 245 Dage med 2 senere Indkaldelser.

Den faste Fredsbesætning var — med 2 Hold inde ad Gangen — paa 300 Mand; det ældste af disse: Konstablerne, var fordelt som Stambesætning paa de forskellige Værker, det yngste Hold: Rekrutterne fik deres Uddannelse skiftevis paa 2 af de 4 Hovedførter ad Gangen, medens Kystartilleriets Befalingsmandsskoler (Kornet- og Korporalskole) laa paa Trekroner. Eleverne udtoges af det værnepligtige Mandskab.

Budgettet nedsattes fra 3 til ca. 1,7 Mill. Kroner.

Saaledes var Ordningen ved Fremkomsten af Forsvarslovene af 1932, hvori bestemtes, at Kystbefæstningen skulde overgaa til Søværnet.

Personelordningen efter 1932.

I Lov om Hærens Ordning § 102 udtales saaledes:

»Kystartilleriet med tilhørende Værker og Personel overgaa senest den 31. Marts 1933 fra Hæren til Søværnet, idet dog Kystartilleriets nuværende Befalingsmænd og ligestillede, bevarer deres Grad i Hæren. Efterhaanden som Stillingerne ved Kystbefæstningen besættes med Befalingsmænd og ligestillede af Søværnet, kan det foranævnte Personel ansættes inden for Hæren.

Ministeren træffer nærmere Bestemmelse om de særlige Forhold, der i Overgangsperioden maatte fremkomme vedrørende Kystbefæstningens Personelbestand, Mandskabsuddannelse m. m.»

Det sidstnævnte Stykke er tillige optaget i Lov om Søværnets Ordning § 69.

I Henhold til ovennævnte Lovparagraffer blev der efter forudgaaende Forhandlinger mellem Krigs- og Marineministeriet sluttet en Overenskomst, hvis Bestemmelser blev optaget i en saakaldt Deklaration vedrørende Overdragelsen af de enkelte Værker med tilhørende Materiel m. m. og til denne Deklaration knyttedes en Tillægsdeklaration angaaende hele Personelfordelingen med Angivelse af, hvilket Personel, der skulde forblive ved

Hæren og hvilket der skulde overføres til Søværnet (Kystdefensionen).

I Henhold hertil forblev samtlige faste Befalingsmænd o. l. af Linien og Reserven ved Hæren med Undtagelse af 1 Kaptajn, 1 Premierløjtnant og 1 Officiant, der midlertidig udlaantes; medens der til Søværnet til Tjeneste ved Kystdefensionen overførtes

- 1 Telegrafmester
- 1 Bygningskonduktør
- 4 Artillerimekanikere
- 2 Baadførere
- 3 Kokke og
- 6 Fortmestre (Sergentklassen),

desuden overførtes fra Hærens til Søværnets Ruller 11 Aargange værnepligtige, ialt 4450 Korporaler, Underkorporaler og menige, samt 57 vpl. Officerer og Officerer i Reserven, 110 Oversergenter og Sergenter i Linien og Reserven, 81 Kornetter og endelig et Antal Maskinofficierer, Mekanikere, Kokke m. fl. af Reserven. Det samlede Antal overførte Befalingsmænd af de forskellige Grader var ca. 500.

Dette overførte værnepligtige Personel, der i sin Tid har faaet en god og alsidig Artilleriuddannelse under Kystartilleriet, danner foreløbig den store Kærne af Kystdefensionens Mobiliseringspersonel, men da det ikke er uddannet i de af Kystdefensionen anvendte Skydemetoder og er ukendt med hele Tjenestegangen indenfor Søværnet, som tildels anvendes ved Kystdefensionen, og da det efterhaanden som Tiden gaar forringes i Kvalitet og formindskes i Antal ved Afgang fra Rullerne, har det været en bydende Nødvendighed for Kystdefensionen at søge at faa det erstattet af kvalificeret og veluddannet Personel og først og fremmest at faa skabt en brugelig Befalingsmandsordning.

Den Vej Søværnsloven anviser i saa Henseende, og hvorledes man ved Fortolkning af Loven i Praxis, har

søgt Spørgsmaalet løst, skal der gøres nærmere Rede for i det følgende:

I Henhold til Søværnsloven af 1932 kan der, foruden Chef med Stab, til stadig Tjeneste ved Kystdefensionen samt ved Personellets Uddannelse i Fredstid være beordret en mindre fast Stamme af Befalingsmænd o. l., der er fælles med Flaaden, samt til midlertidig Tjeneste Personel i fornøden Udstrækning (jvfr. Søværnslovens Paragraffer 18 og 20).

Det nævnte Personel bestaar for Tiden af:

Chef med Stab.

- 1 Kommandør, Chef.
- 1 Kommandørkaptajn, Stabschef.
- 1 Kaptajnløjtnant, Adjutant.
- 1 Orlogskaptajn, Personel- og Mobiliseringsafdelingen, tillige Chef for Kommandostationen.
- 1 Kaptajnløjtnant, Artilleri- og Skydeafd.
- 1 Intendant, Regnskabsvæsen og Økonomi.
- 1 Intendant (R).
- 1 Overlæge.
- 1 Premierløjtnant fra Kystartilleriet.
- 2 Kvartermestre.

Endvidere er til Staben knyttet et teknisk Personel, der er overtaget fra Kystartilleriet, bestaaende af:

- 1 Maskiningeniør, der har det overordnede Tilsyn med Forternes og Fartøjernes Maskinanlæg m. m.
- 1 Radiomester, der har Tilsyn med Telefon- og Telegrafmateriel, Kabler o. l.
- 1 civil Bygningskonduktør, der har det bygnings-tekniske Tilsyn med Værkerne.

Til Tjeneste paa Værkerne.

- 3 Orlogskaptajner, Fortchefer (heraf 1 til midlertidig Tjeneste).
- 3 Kaptajnløjtnanter (heraf 1 til midlertidig Tjeneste).

- 3 Søløjtnanter (til midlertidig Tjeneste).
- 3 Søløjtnanter (R).
- 6 Kvartermestre.
- 11 Underkvartermestre.
- 7 Fortmestre (i Kvartermester Nr.).
- 3 Undermaskinmestre.
- 3 Maskinassistenter.
- 4 Kystartillerimekanikere.

Det nævnte Personel har med Hensyn til Antal og Graduering i det store og hele hidtil vist sig at være passende til Bestridelse af Tjenesten i Fredstid, men det maa selvsagt i Tilfælde af Mobilisering suppleres væsentlig, særlig med Søofficerer, saaledes, at i alle Tilfælde Stillingerne som Afsnitschefer, Fortchefer samt som Næstkommanderende paa de større Værker og som Forbindelsesofficerer (ved de motoriserede Artilleriafdelinger) kan besættes med Søofficerer af Linien eller Reserven.

Ovennævnte Befalingsmandspersonel af Søofficers- og Kvartermester Grupperne, som Kystdefensionen har fælles med det øvrige Søværn, maa selvsagt forinden Tilkommandering til denne bibringes den fornødne Artilleriuddannelse for at de kan gøre Fyldest i deres Stilling her som Artillerispecialister.

Forinden Overtagelsen gennemgik det til Kystdefensionen designerede Befalingsmandspersonel et Instruktionskursus ved Kystartilleriet med Øvelsesskydninger fra de forskellige Værker og ved det forskellige Skyts, og siden er denne Uddannelse blevet suppleret og udvidet ved Uddannelse paa Kystdefensionens Artilleriskoler.

I indeværende Vinter er paabegyndt et Artillerikursus for Søofficerer med det Formaal at uddanne Artilleriofficerer til Flaadens Skibe og Kystdefensionens Værker. Uddannelsen er saavel teoretisk som praktisk og indbefatter en Række Øvelsesskydninger fra saavel Skib som Fort, hvor Eleverne særlig skal indøves i Ildledning og

i Artilleriets Anvendelse om Bord og paa Kystdefensionens Værker.

Denne indledende Uddannelse maa senere suppleres og fuldstændiggøres ved Kursus paa Kystflaadens og Kystdefensionens større Artilleriskoler.

Med Hensyn til Tilvejebringelse af Befalingsmandspersonel ved Mobilisering til Erstatning af de ca. 500 værnepligtige Befalingsmænd af forskellige Grader, som er overført fra Kystartilleriet, anviser Søværnsloven ikke direkte nogen Vej, udover hvad der staar anført i Bemærkningerne til denne, hvorefter »det øvrige Befalingsmandspersonel hovedsagelig paaregnes tilvejebragt fra Personel i Reserven, herunder bl. a. fra saadant Personel, der afskediges i yngre Alder, fordi det ikke længere egner sig til Tjeneste paa Søen, men som forudsættes at kunne bestride den særlige Landtjeneste.«

Dette tilfredsstillende dog langt fra Mobiliseringsbehovet eller de Fordringer til Specialuddannelse, der maa kræves, saa meget mere, som der i Tilfælde af Mobilisering er stærkt Brug for det nævnte Personel til anden Tjeneste under Søværnet.

Ganske vist forudsætter Søværnsloven »udtaget til fortsat Tjeneste af det om Foraaret til Tjeneste ved Søværnet mødende Mandskab, ca. 25 Mand, som efter Gennemgang af Underkvartermesterskolens yngste Klasse, overføres til Kystdefensionen, hvor det forretter ca. $\frac{1}{2}$ Aars Tjeneste og hjemsendes med Foraarsindkaldelserne her«, men da de paagældende hjemsendes som menige og ikke har Mulighed for ved Genindkaldelser at faa forøget Uddannelse og derigennem blive kvalificeret til Avancement og Udnævnelse til Befalingsmænd, for hvilke der iøvrigt heller ikke fandtes Rammer, har man ogsaa maattet se bort fra Muligheden for ad denne Vej at faa Erstatningspersonel for de forskellige Charger af Kystartilleriets Befalingsmænd.

Endvidere viste det sig af forskellige Grunde mindre

hensigtsmæssigt at rekruttere Eleverne fra værnepligtige fra Kystflaaden og undervise dem paa dennes Kvartermesterskole.

For imidlertid at faa tilvejebragt en tilfredsstillende Løsning af dette saa overordentlig vigtige Spørgsmaal er der i Henhold til Søværnslovens § 69, hvorefter »Ministeren træffer Bestemmelse om de særlige Forhold, der i Overgangstiden maatte fremkomme vedrørende Kystbefæstningens Personelbestand, Mandskabsuddannelse m. m.« samt Søværnslovens § 57, der omhandler Bestemmelser for Reserven, tilvejebragt en Ordning, der tager Sigte paa, at skaffe det nødvendige Befalingsmandspersonel, saavel Underbefalingsmænd som Officerer, der baade kvantitativt og kvalitativt vil tilfredsstille de Krav, som Vaabnernes rette Betjening stiller i Tilfælde af Mobilisering.

Med Hensyn til Indkaldelse og Uddannelse af værnepligtige forudsætter Loven, dels udlagt paa Værkerne et Antal menige Aaret rundt som Tilsyns- og Vagtstyrke og dels indkaldt det fornødne Antal af de forskellige Kategorier, som behøves til Uddannelse paa Kystforterne (jvfr. Søværnslovens Paragraffer 21 og 43, 2. Stykke).

Den sidstnævnte Styrke forudsættes indkaldt om Foraaet til ca. $\frac{1}{2}$ Aars samlet Uddannelse, som normalt skal foregaa paa Hovedværkerne.

Man har imidlertid af økonomiske Grunde, og da man foreløbig har haft rigeligt af det fra Kystartilleriet til Kystdefensionen overførte Mobiliseringsmandskab, hidtil undladt at indkalde det til længere Artilleriuddannelse paa Kystforterne omtalte Mandskab og har kun indkaldt den paakrævede Tilsyns- og Vagtstyrke, som man saa til Gengæld har givet en samlet 2 Maaneders Skoleuddannelse, hvoraf den første Maaned er en ren Eksercerskoleuddannelse, den anden en Artilleriuddannelse, hvor hver Mand uddannes til en eller anden

Krigsbestilling, hvori han skal anvendes i Tilfælde af Mobilisering, samtidig med at hans almindelige militære og legemlige Uddannelse og Træning fortsættes og suppleres. Enhver Mand bliver uddannet i Brugen af et eller flere Vaaben, saaledes alle med Gevær. (Bajonetfægtning og Skydning).

Artilleriuddannelsen er foregaaet ved Kystdefensionens lettere Skyts og hovedsagelig paa Kystværkerne, hvor der ikke stilles større Krav, end at det nævnte Mandskab nu har kunnet erstatte det fra Kystartilleriet overførte som Mobiliseringsbesætninger, idet det er indøvet i Kystdefensionens Skydemetoder m. m.

Efter Afslutningen af denne 2 Maaneders samlede Uddannelse under strengt militære Former, og hvor der ligeledes lægges Vægt paa den rene Legemsuddannelse (Gymnastik, Sport og Idræt) fordeles de værnepligtige som Stammandskab til Kystdefensionens forskellige Værker, hvor den militære Uddannelse af de værnepligtige har været fortsat i den Udstrækning, Omstændighederne har muliggjort det, ligesom der indenfor Kystdefensionen har været afholdt periodiske, samlede Artilleri- og Skydeøvelser, hvori det har deltaget sammen med Kystdefensionens Befalingsmandselever og øvrige Personel.

Mandskabet har været indkaldt i 3 Hold aarlig, der har forløbet hinanden med 2 Maaneder. Tjenestetiden har været ca. $\frac{1}{2}$ Aar.

Da Betjeningen af Kystdefensionens sværere Skyts og Ildledelsen imidlertid vil kræve længere Tids Uddannelse af specialiseret Personel, og da man iøvrigt mener at maatte begynde Tilvejebringelse af Erstatning af Kystartilleriets ældre Aargange, der har gjort Tjeneste paa de større Forter, har man fra næste Finansaars Begyndelse planlagt at paabegynde den i Loven foreskrevne 6 Maaneders Uddannelse af særligt Artillerimandskab.

Den planlagte Personelordning.

Den fremtidige Personelorganisation, der for det værnepligtige menige Mandskabs Vedkommende først træder i Kraft fra næste Finansaars Begyndelse, men som for Befalingsmændenes Vedkommende allerede delvis er indledet ved Paabegyndelse af Uddannelse til Overkonstabel og Kystløjtnant, gaar i Hovedtrækkene ud paa følgende:

Det værnepligtige Mandskab.

Det værnepligtige Mandskab inddeles i 2 Kategorier: Stammandskab og Artillerimandskab. Stammandskabet indkaldes i 2 Hold aarlig, et Sommerhold og et Vinterhold, der hvert efter en 2 Maaneders samlet Uddannelse fordeles til Værkerne som Vagtmandskab og til Materiellets Vedligeholdelse og hjemsendes efter ialt ca. 8 Maaneders Tjenestetid. De to Hold forløber hinanden med to Maaneder.

Artillerimandskabet indkaldes i 1 Hold om Foraaret (ca. $\frac{1}{4}$) til en samlet Uddannelse paa Værkerne og hjemsendes efter ca. 6 Maaneders Tjenestetid.

Artillerimandskabet uddannes til de vigtigere Poster ved Artilleriet saasom: Ildledning, Pejltjeneste, Meddelelsestjeneste, Indstilling og Retning af Kanoner m. m., hvorimod Stammandskabet hovedsagelig uddannes i almindelig Kanonbetjening, Magasin- og Ladetjeneste, Ammunitionstransport o. l.

Den 2 Maaneders Uddannelse af Stammandskabet deles i en Eksercerskoleuddannelse, der som Regel foregaar paa et af Søforterne, og en Artilleriuddannelse, hvor Mandskabet uddannes ved Uddannelsesværkets Skyts, hvormed der afholdes Skydninger efter de mere primitive Skydemetoder.

Paa Grund af den korte Tid, der er til Disposition, maa Uddannelsen være stærkt specialiseret og maa, da Mandskabet uddannes til dets Mobiliseringsbestillinger,

foregaa ved det Skyts og paa det Værk, hvortil det skal udsættes ved Mobilisering.

Under Mandskabets videre Tjenstgøring som Stammandskab søges Træningen i Betjening af Skytset saavidt muligt vedligeholdt ved Afholdelse af periodiske Øvelser, ligesom Mandskabet saavidt muligt skal deltage i Artillerimandskabets og Befalingsmandsskolernes Skydninger som Kanonbesætninger, Observatører og Hjælpe-mandskab.

Den 6 Maaneders Uddannelse af Artillerimandskabet deles i følgende 4 Afsnit:

1 Maanedes Eksercerskoleuddannelse sammen med Sommerholdets Stammandskab.

1 Maanedes Kanonbetjening og Fodfolksuddannelse, hvor Mandskabet uddannes i Kanonbetjening samt i alt vedrørende et Kystværks Nærforsvar mod Angreb fra Land, derunder fortifikatoriske Foranstaltninger i Forterrainet, Sikringstjeneste samt den taktiske og tekniske Brug af Nærforsvarets forskellige Vaaben: Gevær- og Rekylgeværskydning, Brug af Haandgranat og Haandbombe, Gasmaske samt Sikring mod Gasangreb m. m. Uddannelsen foregaa paa et Kystværk.

3 Maaneders Ildledelsesuddannelse i Forbindelse med Skydning med Kanon, der foregaa paa et Søfort eller et Kystværk, og hvor Mandskabet hovedsagelig uddannes i al Slags Ildledelsestjeneste, derunder Artillericentral-, Pejl-, Meddelelses- og Projektørtjeneste m. m. samtidig med, at Uddannelsen i de øvrige lærte Discipliner fortsættes og vedligeholdes. Jævnside med Uddannelsen afholdes Instruktions- og Skarpskydninger.

1 Maanedes afsluttende Uddannelse der omfatter de afsluttende Skarpskydninger saavidt muligt paa det Værk, hvor Mandskabet skal være Mobiliseringsbesætninger, samt Artillerieftersyn m. m. paa Kystdefensionens forskellige Værker.

Det til fortsat Tjeneste som Befalingsmandselever krævede Antal til Supplering af de frivilligt antagne, udtages af Artillerimandskabet efter ca. 4 Maaneders Forløb. Den samlede Tjenestetid for disse er ca. 18 Maaneder.

Man vil med den planlagte Ordning med Hensyn til det værnepligtige Mandskabs Indkaldelse, Uddannelse og Tjenestetid, der er i fuld Overensstemmelse med Søværnslovens Bestemmelser i saa Henseende, efterhaanden faa tilvejebragt de nødvendige Mobiliseringsbesætninger, hvoraf ca. en Trediedel ved en længere og specialiseret Uddannelse er dygtiggjort til Bestridelse af de vigtigere Poster ved Skytset og Ildledelsen m. m. og Resten som øvrigt Kanonbetjeningsmandskab o. l., medens man til de Poster, hvortil der ikke kræves særlig Uddannelse og Øvelse saasom til Ammunitionstransport, Magasintjeneste, som Frigængere og Hjælpemandskab m. m. i en Aarrække vil have tilstrækkeligt Personel af de fra Kystartilleriet til Søværnet (Kystdefensionen) overførte ældre Aargange.

Det vilde imidlertid være meget ønskeligt at reducere Kystdefensionens 16 Aargange, der nu fordres i Tilfælde af Mobilisering til f. Eks. det halve, hvorved man fik færre og yngre Aargange og derved større Effektivitet i Krigsberedskabet. Dette kunde gøres f. Eks. ved at udnytte Kystflaadens store Overskud af værnepligtige, der indtil Ordningen af 1932 overførtes til Kystartilleriet og genindkaldtes til Tjeneste ved dette 2 Gange. Dog burde ved en fremtidig Ordning, der tager Sigte herpaa, det paagældende Mandskab have en Uddannelse ved Kystdefensionen sammen med dennes Mandskab.

Endvidere vil det formentlig vise sig paakrævet, i alle Tilfælde for Artillerimandskabets Vedkommende, at det i Lighed med, hvad der finder Sted i Hæren, genindkaldes til fortsat Øvelse 2 Gange i en kortere Periode, for at det engang lærte kan sætte sig fast, men hertil

kræves en Lovændring og en Forøgelse af Kystdefensionens Budget.

Befalingsmandspersonellet.

Kystdefensionens særlige Befalingsmandspersonel omfatter følgende forskellige Kategorier:

Befalingsmandselever.

Overkonstabelever.

Værnepligtige Overkonstabler.

Kystkadetaspiranter.

Kystkadetter.

Underbefalingsmænd i Reserven.

Overkonstabler.

Underkanonerer.

Kanonerer.

Kystofficerer i Reserven.

Kystløjtnant II og I.

Kystkaptajnløjtnanter.

Uddannelse til Underbefalingsmænd.

Samtidig med Artillerimandskabet, ca. 1. April, antages indtil 25 unge Mænd, der frivilligt melder sig og som samtidig aftjener deres Værnepligt. Disse skal saavidt muligt have en vis forudgaaende faglig Skoleuddannelse (Maskinarbejder, Mekaniker, Konstruktor, Kontorist o. l.). De benævnes Overkonstabellærlinge. Saa fremt det fornødne Antal frivillige ikke melder sig, suppleres op med det fornødne Antal af Artillerimandskabet (helst frivillige) efter ca. 4 Maaneders Eksercer- og Artilleriuddannelse. De udnævnes sammen med de dertil egnede Overkonstabellærlinge til Overkonstabelever og fortsætter de første 2 Maaneder herefter Uddannelsen

sammen med det øvrige Artillerimandskab, idet de dog tillige anvendes paa de vigtigere Poster ved Skytset og ved Ildledelsen.

Herefter gennemgaar de i Stedet for Underkvartermesterskolens yngste Klasse en hovedsagelig teoretisk Uddannelse af ca. 6 Maaneders Varighed paa en særlig Overkonstabelskole paa Flakfort.

Undervisningen paa Overkonstabelskolen afsluttes med en Prøve, hvorefter de Elever, der bestaar, udnævnes til værnepligtige Overkonstabler ca. 1. April og forretter Tjeneste som saadanne ved Uddannelsen af det nye Hold Artillerimandskab, samtidig med at deres egen Uddannelse fortsættes, hovedsagelig i de praktiske Fag.

Ved Slutningen af den praktiske Uddannelse paa Artilleriskolen afgives Forfremmelsesbedømmelser for de værnepligtige Overkonstabler, der, forsaavidt de findes skikkede dertil og ønsker at indtræde i Reserven, udnævnes til Overkonstabler i Reserven og hjemsendes eller indkaldes til Tjeneste ved Kystdefensionen, de øvrige værnepligtige Overkonstabler hjemsendes som saadanne.

De til frivillig Tjeneste antagne Overkonstabler i Reserven, forretter Tjeneste paa Kystdefensionens Værker som Vagtassistenter og ved Mandskabets Uddannelse og kan, efter at have gennemgaaet en supplerende Uddannelse, udnævnes til Underkanonerer i Reserven. De er herefter forpligtet til at gøre Tjeneste i indtil 1 Aar, hvorefter de hjemsendes eller antages til frivillig Tjeneste.

Underkanonerer i Reserven kan, efter at have forrettet Tjeneste som saadanne ved Kystdefensionen i indtil 1 Aar og er vel anbefalet fra denne Tjeneste, gennemgaa en videregaaende Uddannelse. Undervisningen varer indtil 7 Maaneder og omfatter dels militære Fag, dels almindelige Skolefag og Fag, som kan blive af Betydning for Eleverne i det borgerlige Liv.

Undervisningen afsluttes med en Prøve. De der bestaar denne med tilfredsstillende Resultat, kan udnævnes til Kanonerer i Reserven og er derefter forpligtet til at forrette Tjeneste i indtil 2 Aar.

Kystdefensionens særlige Underbefalingsmandspersonel (Overkonstabelev, vpl. Overkonstabel, Overkonstabel, Underkanoner og Kanoner i Reserven), er m. H. t. Uddannelses- og Tjenestetid samt Lønningsforhold m. m. ligestillet med det fra Hæren (Kystartilleriet) overførte Personel af tilsvarende Grader (Underkorporal, Korporal til pligtig og frivillig Tjeneste, Sergent og Oversergent i Reserven), hvilket Personel det efterhaanden skal erstatte.

Uddannelse til Kystofficer.

Til Uddannelse til Kystofficerer i Reserven kan antages unge Mænd med Realeksamen eller anden tilsvarende Eksamen, dog fortrinsvis Studenter af den matematisk naturvidenskabelige Retning eller saadanne, der har bestaaet Adgangseksamen til Polyteknisk Lærestanstalt og som enten frivilligt melder sig, hvorved der samtidig gives dem Lejlighed til at aftjene deres Værnepligt, eller som udtages til fortsat Tjeneste af Artillerimandskabet efter deres første Værnepligtsuddannelse.

Uddannelsen, der varer ca. 18 Maanedes, er saavel praktisk som teoretisk og foregaar dels ved Kystdefensionen og dels paa Søofficersskolen i København.

Den deles i 3 Afsnit:

1. Afsnit (ca. $\frac{1}{4}$ — ca. $\frac{1}{8}$).
(Lærlingeuddannelse).

Uddannelsen foregaar paa Kystdefensionens Værker sammen med Artillerimandskabet. Eleverne benævnes Kystkadetlærlinge. Efter 4 Maanedes Uddannelse udnævnes de paagældende, forsaavidt de har faaet tilfredsstillende Bedømmelser, til Kystkadetaspiranter.

2. Afsnit (ca. $\frac{1}{8}$ — ca. $\frac{1}{4}$).
(Aspirantuddannelse).

De to første Maaneder fortsættes Uddannelsen som i første Afsnit, idet dog Kystkadetaspiranterne tillige anvendes paa de vigtigere Poster ved Skytset og ved Ildledelsen.

Ca. den $\frac{1}{10}$ paabegyndes en hovedsagelig teoretisk Uddannelse, der foregaar paa Søofficersskolen, hvor Aspiranterne er indkasereret.

Den daglige Undervisningstid er ca. 7 Timer og omfatter følgende Fag: Flaadelære, Kystforsvarslære, Landkrigskunst, Artilleri, anvendt og praktisk Artilleri, Signalering og Meddelelsetjeneste, Tjenestekendskab og Sømandskab, Retslære, militær Pædagogik, militær Uddannelse, Legemøvelser og Dans, Sundhedslære.

Undervisningen afsluttes med en Prøve, hvorefter de Aspiranter, der har bestaaet denne med tilfredsstillende Resultat, udnævnes til Kystkadetter.

3. Afsnit (ca. $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{10}$).
(Kadetuddannelsen).

Uddannelsen, der hovedsagelig er praktisk, foregaar paa Kystdefensionens Værker, hvor Kystkadetterne forretter Tjeneste ved Uddannelsen af Artillerimandskabet.

Samtidig hermed fortsættes deres egen Uddannelse, hovedsagelig i de praktiske Fag.

Kystkadetaspiranterne eller Kystkadetterne kan eventuelt udkommanderes paa et kortere Togt med et af Flaadens Skibe, inden deres Udnævnelse til Kystløjtnanter.

Ved Slutningen af den praktiske Uddannelse afgives Forfremmelsesbedømmelser som for Personel af Officersgruppen, hvilke Bedømmelser sammen med Bedømmelsen efter den teoretiske Uddannelse og Karakteren »Skikket til Kystløjtnant«, der afgives af Chefen for Kystdefen-

sionen, danner Grundlaget for deres Rækkefølge for Udnævnelse til Kystløjtnanter.

Efter afsluttet Uddannelse udnævnes de Kystkadetter, der har bestaaet med tilfredsstillende Resultat, og som ønsker at indtræde i Reserven ca. $\frac{1}{10}$ til Kystløjtnanter af 2. Grad i Reserven, og hjemsendes eller indkaldes til Tjeneste ved Kystdefensionen.

Til Kystløjtnanter af 1. Grad kan forfremmes Kystløjtnanter af 2. Grad, der har forrettet Tjeneste som saadanne i ca. 1 Aar.

Til Kystkaptajnløjtnanter kan i særlige Tilfælde forfremmes Kystløjtnanter af 1. Grad.

Kystofficerspersonellet er m. H. t. Uddannelses- og Tjenestetid samt Lønningsforhold m. m. i det store og hele ligestillet med Søværnets øvrige Reserveofficerspersonel af tilsvarende Grader.

Ved den planlagte Befalingsmandsordning som i alle Tilfælde for Officerspersonellets Vedkommende er nyskabt, vil man kunne faa tilvejebragt Erstatning for det fra Kystartilleriet overførte store værnepligtige Befalingsmands-personel, efterhaanden som dette udgaar.

Befalingsmandspersonellet vil ligesom under Kystartilleriet være delt i 2 forskellige Grupper: Underbefalingsmænd og Officerer; men medens Kystdefensionens Underbefalingsmænd ligesom Kystartilleriets udelukkende bliver uddannet som Artillerispecialister og faar hele deres Uddannelse paa Kystdefensionens Værker, gives der tilige de fremtidige Kystofficerer en almindelig omend noget begrænset, maritimt præget Uddannelse, dels ved at en Del af denne foregaar paa Søofficersskolen, saavidt muligt sammen med dennes øvrige Elever, og hvor der undervises i forskellige sømilitære Fag, og dels ved at der gives dem Lejlighed til Sejlads med Skolens Øvelseskutter og eventuelt med et af Flaadens Skibe paa et kortere Tøgt.

Herved tilstræbes, at give Kystofficererne en vis Forstaaelse af Forholdene paa Søen og derved bedre sætte dem i Stand til at bedømme visse Situationer og Omstændigheder, der maa tages i Betragtning ved Beskydning af Maal paa Søen, som f. Eks. Identificering af Maal, Bedømmelse af Kurser og Farter samt Forandringer heri, Drej af Maalet, de forskellige Skibs- og Fartøjstypers Optræden og Bevægelser paa Søen m. m.

Endvidere tjener denne Ordning til at knytte fastere Baand mellem Kystdefensionen og det øvrige Søværn, hvorefter den er en Bestanddel, og til at udvikle den Forstaaelse og det Samarbejde, som er nødvendigt for at faa det bedst mulige Resultat til Gavn for det samlede Forsvar.

Det synes af største Betydning, at denne Samhørighed i organisatorisk Henseende fortsættes og uddybes, thi kun derigennem faar Kystdefensionen det maritime Præg, der er tilstrevet, og Søværnet bliver den Helhed, som er nødvendig for at det kan virke som saadan.

Da Kystofficersuddannelsen først er paabegyndt i indeværende Sommer, og da det vil vare en rum Tid, inden det tilstrækkelige Antal vil være til Disposition, har man foreløbig søgt at afhjælpe Officersmangelen saavel ved Tjenesten i Fredstid som i Tilfælde af Mobilisering, dels ved Indkaldelse af enkelte Søløjtnanter i Reserven og dels ved frivillig Indkaldelse for kortere Tid af en Del af de fra Kystartilleriet overførte værnepligtige Officerer.

De indkaldte Søløjtnanter i Reserven har saaledes været anvendt til Vagt- og Tilsynstjeneste paa Kystdefensionens Værker (heraf 1 som Næstkommanderende paa Lynetten); men man har anset særligt uddannede Kystofficerer for væsentlig bedre kvalificerede til at bestride den egentlige Artilleriofficerstjeneste ved

Kystdefensionen end Søløjtnanter i Reserven, hvis særlige Adkomst til Officersgraden er deres Navigationsuddannelse, men som møder uden væsentlige Betingelser for at tilfredsstille de Krav, Kystdefensionen i artilleristisk Henseende maa stille til sit Officerspersonel.

Man har ogsaa anset det for urigtigt i større Omfang at lægge Beslag paa Søløjtnanter i Reserven, som har faaet deres Uddannelse med Tjeneste i Kystflaaden for Øje og der i langt højere Grad vil kunne udfylde deres Stilling.

Det fra Kystartilleriet overførte Personel af Løjtnants- Sekondløjtnants- og Kornetgraden indkaldes efterhaanden til frivillig Tjeneste, idet de paagældende først gennemgaar et kortere Artilleriinstruktionskursus paa en Artilleriskole i deres Grad og Uniform fra Hæren og saavidt muligt paa det Værk, hvortil de er udsat i Tilfælde af Mobilisering, og senere indkaldes til Tjeneste paa en Artilleriskole, idet de forinden udnævnes til Kystløjtnanter i Reserven og uniformeres som saadanne.

De lærer hovedsagelig Skydning og Ildledning efter Kystdefensionens Metoder og at tilegne sig den for dem nye og uvante Tjenestegang, der er indført ved Søværnets Overtagelse af Kystbefæstningen.

Af det nævnte Personel har 3 Løjtnanter af Reserven, 15 Secondløjtnanter og 16 Kornetter været til Uddannelse paa eller meldt sig til et Artilleriinstruktionskursus og 4 har været indkaldt til Tjeneste paa en Artilleriskole efter at være udnævnte til Kystløjtnanter og har som saadanne forrettet almindelig Officerstjeneste ved Mandskabets Uddannelse og som Ildledere, een tillige som Næstkommanderende paa et Kystværk.

Denne Ordning har vist sig praktisk og tilfredsstillende, og det nævnte Officerspersonel er med Interesse gaaet op i deres Tjeneste og har paa fyldestgørende Maade tilegnet sig de nye Skydemetoder og den nye

Tjenesteordning, der er indført efter Søværnets Overtagelse af Kystbefæstningen.

Oversigt

over

Kystdefensionens Personel, dets Inddeling og Anvendelse.

Kystdefensionens Personel bestaar af:

1) Det til fast Tjeneste ved Staben og paa Værkerne af Marineministeriet og Kystflaaden tilkommanderede Befalingsmandspersonel, nemlig:

- a) Søofficerer,
- b) Kvartermestre og Underkvartermestre.

2) Det til midlertidig Tjeneste fra Reserven antagne og tilkommanderede Befalingsmandspersonel, nemlig:

- a) Søofficerer
- b) Kystofficerer af Reserven
- c) Kanonerer
- d) Underkanonerer
- e) Overkonstabler i Reserven.

3) Elever til Uddannelse paa Kystdefensionens Befalingsmandsskoler:

- a) Kystkadetter
- b) Kystkadetaspiranter
- c) Værnepligtige Overkonstabler
- d) Overkonstabelever.

4) Værnepligtige menige:

- a) Artillerimandskab
- b) Stammandskab.

5) Øvrigt Personel, der ikke kan henregnes til ovenstaaende Kategorier, saasom:

- a) Mekanikere
- b) Kokke
- c) Baadførere
- d) Fortmestre
- e) Maskinpersonel m. fl.

ad 1) Det til fast Tjeneste tilkommanderede Befalingsmandspersonel forretter Tjeneste som følger:

a) Søofficerer: ved Staben, som Fortchefer (Orlogskaptajner), som Næstkommanderende (Kaptajnløjtnanter) som Vagtchefer (Søløjtnanter).

Søofficererne forretter tillige Tjeneste som Lærere og Instruktører paa Kystdefensionens Skoler (Eksercerskoler, Artilleriskoler, Befalingsmandsskoler) og skal gives den fornødne Uddannelse til at kunne bestride Stillingerne som 1. Artilleriofficer og Fortchef.

b) Kvartermestre og Underkvartermestre: ved Staben, som Regnskabsførere, Kaserne-mestre og Vagtsassistenter paa belagte Værker.

De forretter tillige Tjeneste som Lærere og Instruktører paa Kystdefensionens Skoler, særlig som Gymnastiklærere og i Fag, hvor deres Uddannelse i Flaaden kan komme til Nytte f. Eks. ved Afstandsmaaling, Fartøjsøvelser m. m.

De bør ved Tilkommandering til Kystdefensionen gennemgaa et Kursus paa Befalingsmandsskolen, samt paa en Artilleriskole med Afstandsmaaling som Speciale, og de bør forinden have gennemgaaet Afstandsmaalerkursus ved Kystflaaden samt Hærens Gymnastikskoles Kompagnilærerkursus for at kunne anvendes som Gymnastiklærere og faa bibragt militær Form.

Ved Mobilisering bør der udsættes een à to af

disse paa hvert af Værkerne som Proviant Regnskabsfører, Kasernemester og Afstandsobservatør.

ad 2. Det til midlertidig Tjeneste fra Reserven tilkommanderede Befalingsmandspersonel forretter Tjeneste som følger:

a. Søløjtnanter af Reserven: som vagthavende Officerer, som Tilsynsførende ved Vedligeholdelsesarbejder o. l. paa de belagte Værker og som Førere af Slæbefartøj (Artilleriskoler). De indkaldes for kortere eller længere Perioder til Erstatning for Søofficerer under Ferie eller anden Fraværelse (Udkommando, Artilleriskoler, Kursus o. l.).

De uddannes endvidere til Ledere af Pejlstationer, Førere af Motorbaade som Bevogtnings- eller Patrouillefartøjer o. l.

Kystofficerer af Reserven: som Lærere og Instruktører ved Artilleriuddannelsen og eventuelt paa Befalingsmandsskolen, samt i Tilfælde af Mobilisering som Batterichefer ved Armeringsbatterier (Kaptajnløjtnanter) Næstkommanderende paa Kystværker (Kaptajnløjtnanter eller Kystløjtnanter l) Ildledere, A. C. Ledere, Belysningsofficerer, Ledere af Luftforsvar og Nærforsvar mod Landangreb, Vagtchefer m. m.

c og d. Kanonerer og Underkanonerer: som Lærere og Instruktører ved Artilleriuddannelse og som Vagtsassistenter paa belagte Værker til Supplering af Kvartermestre og Underkvartermestre, Underkanonerer tillige som Elever (Uddannelse til Kanoner), samt i Tilfælde af Mobilisering som Batterikommandører, Kanonkommandører ved sv. Skyts, Kaponierekommandører, Ildlederassistenter, A. C. Assistenter, Afstandsobservatører, Ledere af Rekylgævargrupper, Ledere af Pejlstationer m. m.

e. Overkonstabler i Reserven som Vagtasisterter, Hjælpelærere ved Artilleriuddannelsen, som Elever (Uddannelse til Underkanoner) samt i Tilfælde af Mobilisering som de yngre Underkanonerer til Supplering af disse og som Kanonkommandører ved m. sv. Skyts samt ved Ildledertjeneste m. m.

ad 3. Elever til Uddannelse paa Befalingsmandsskoler forretter, naar de er frakommanderet Skolerne, Tjeneste som følger:

a. Kadetter som Hjælpelærere paa Eksercer- og Artilleriskoler, samt til videre praktisk Uddannelse paa disse, og i Tilfælde af Mobilisering paa Poster, hvortil de som Følge af deres Kundskaber er særlig kvalificerede.

b. Kystkadetaspiranter som Elever under Uddannelse og i Tilfælde af Mobilisering paa Poster, hvortil de som Følge af deres Kundskaber er særlig kvalificerede.

c. Værnepligtige Overkonstabler, som Trops-lærere paa Eksercer- og Artilleriskoler samt til videre praktisk Uddannelse paa disse og i Tilfælde af Mobilisering som Overkonstabler i Reserven.

d. Overkonstabelelever som Elever under Uddannelse og i Tilfælde af Mobilisering paa Poster, hvortil de som Følge af deres længere Uddannelse m. m. er særligt kvalificerede.

ad 4. Værnepligtige Menige deles i 2 Kategorier: Artillerimandskab og Stammandskab, der uddannes som følger:

a. Artillerimandskabet til de vigtigste Bestillinger som Betjeningsmandskab ved Skytset og Ildledning m. m., hvortil der kræves en længere Uddannelse og Træning samt saavidt muligt en vis forud-gaaende faglig Uddannelse (Maskinist-Mekaniker-Kontor-uddannelse o. l.).

Af saadanne vigtigere Bestillinger skal nævnes: Højde- og Siderettere samt Mekanismemænd ved Skytset, Betjening af Apparater til Ildledelsen, Pejlbetjening, Indikator-, Telefon-, og Talerørsmænd, Rekylgeværskytter, Reservemekanikere m. m.

De uddannes saavidt muligt paa en længere Artilleriskole til deres Krigsbestillinger under Mobilisering.

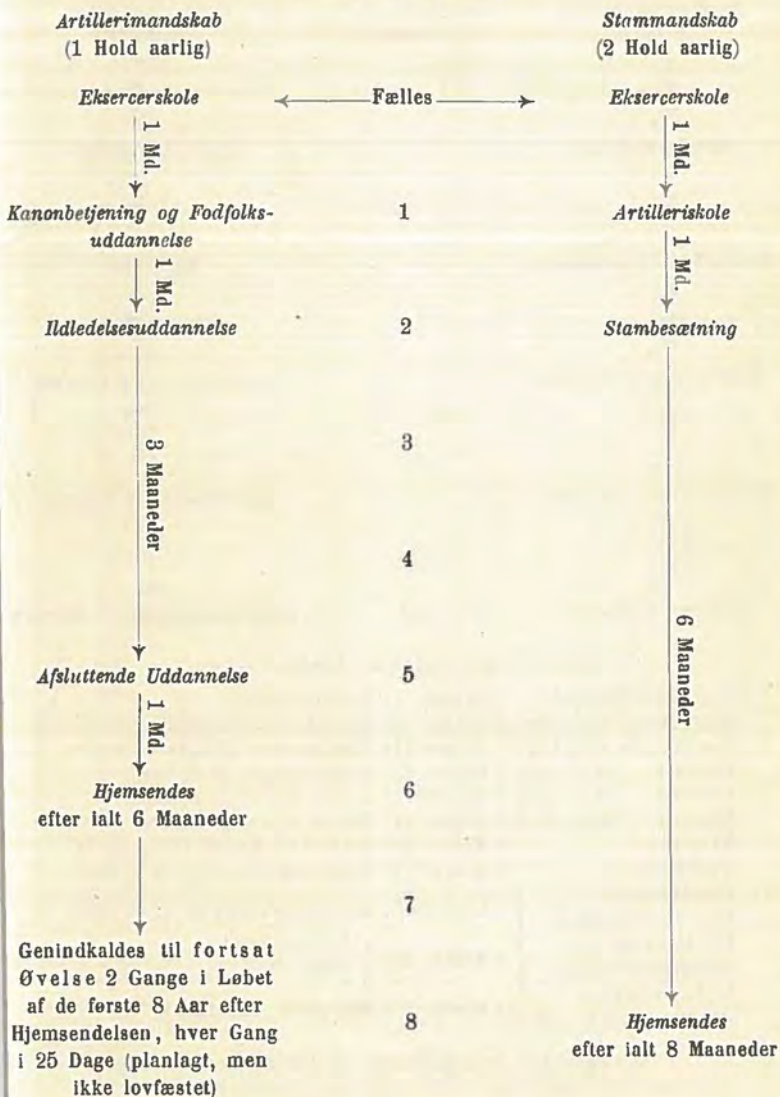
b. Stammandskabet til de Bestillinger ved Skytset og andre Fortbestillinger, hvortil der ikke kræves nogen længere Uddannelse og Træning, saasom til Ammunitionstjeneste (Ladere, Langere og Magasinfolk), Ordonnans- og Frigængertjeneste, Sikringstjeneste, Geværskytter m. m. samt til Depottjeneste og Reservemandskab.

De uddannes saavidt muligt paa en kortere Artilleriskole til deres Krigsbestilling under Mobilisering.

ad 5. Øvrigt Personel, der ikke kan henregnes til ovenstaaende Kategorier, forretter Tjeneste i Henhold til deres Faguddannelse og Vedtegning.

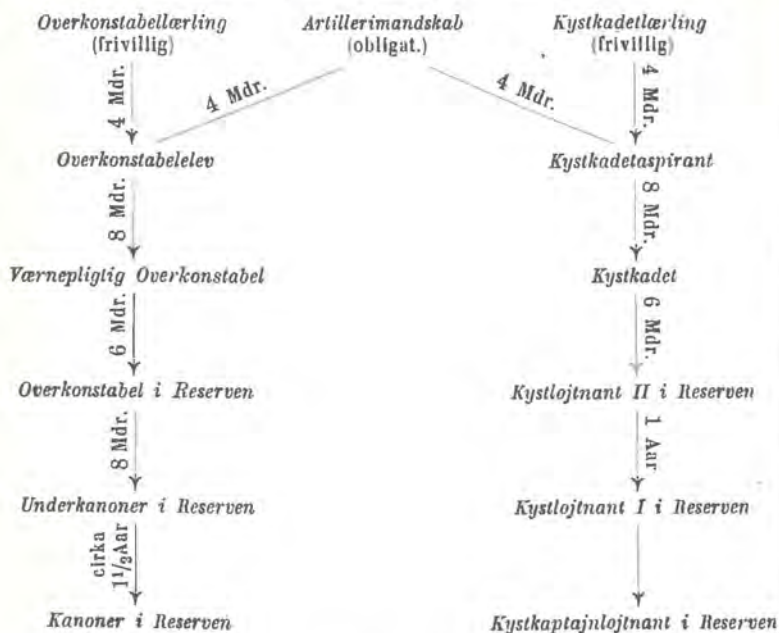
Kystdefensionens værnepligtige Mandskab.

Uddannelse og Tjenestetid.



Kystdefensionens særlige Befalingsmandspersonel.

Rekruttering — Graduering og Tjenestetid.



Indordning i militær Rækkefølge.

Kystkaptajnlojtnant	i Klasse 7:	Kaptajnlojtnant
Kystløjtnant af 1. Grad	i Klasse 8:	Søløjtnant af 1. Grad
Kystløjtnant af 2. Grad	i Klasse 11:	Søløjtnant af 2. Grad
Kanoner af 1. Grad	i Klasse 12:	Kvartermester af 1. Grad
Kanoner af 2. Grad	i Klasse 13:	Kvartermester af 2. Grad
Kanoner af 3. Grad	i Klasse 14:	Kvartermester af 3. Grad
Kystkadet	i Klasse 16:	Søkadet af Klasse B., C. og D.
Underkanoner	i Klasse 17:	Underkvartermester af 1. Grad
Overkonstabel	} i Klasse 18:	Underkvartermester af 2. Grad
Vpl. Overkonstabel		
Kystkadetaspirant	} i Klasse 19:	{ Kadetaspirant Math
Overkonstabelev		
Kystkadetlærling		
Overkonstabellærling	} i Klasse 20:	Math-Elev, Lærling, vpl. menig

Anmærkning: Befalingsmænd af Reserven staar umiddelbart efter Befalingsmænd af de tilsvarende Grader i Linien.

Uniformering
af Kystdefensionens særlige Befalingsmandspersonel.

Charge	Uniformeret som	Distinktion	Farve, Art m. m.
Overkonstabelever	Vpl. Radiotelegrafist	Emblem 1 Sparre	2 Kanoner overkors i rødt Uldbroderi i Sparrens Vinkel. Rød ulden m. Spidsen nedad paa begge Overærmer.
Værnepligtige Overkonstabler	Vpl. Maskinist	Emblem 2 Sparrer	2 Kanoner overkors i rødt Uldbroderi i nederste Sparres Vinkel. Rød ulden m. Spidsen opad paa begge Overærmer.
Overkonstabler i Reserven	Underkvartermestre under 3 Aars Tj.	Emblem 2 Sparrer	Som vpl. Overkonstabler men i gul Farve.
Underkanonerer i Reserven	Underkvartermestre m. over 3 Aars Tj.	Emblem 3 Sparrer	Som Overkonstabler i Reserven.
Kanonerer i Reserven	Kvartermestre	Emblem Galon	2 guldbroderede Kanoner overkors over øverste (eneste) Galon paa begge Underærmer.
Kystkadetaspiranter	Søkadetaspiranter	Emblem 1 Sparre	2 Kanoner m. Krone over af forgyldt Metal over 1 Guldsparre. Huebaand mrk. •Kystkadetaspirant•.
Kystkadetter	Søkadetter (R)	1 Guldgalon 0,7 cm Brede	Paa Kraven 2 Kanoner overkors med Krone over i forgyldt Metal.
Kystløjtnant II i Reserven	Søløjtnant II (R)	1 Galon m. Øje 1,4 cm. Brede	Guldbroderet •K• i Øjet paa Galonen.
Kystløjtnant I i Reserven	Søløjtnant I (R)	1 Galon m. Øje 1,4 cm. 1 Galon 1,4 cm. Br.	do
Kystkaptajnløjtnant	Kaptajnløjtnant (R)	1 Galon m. Øje 1,4 cm Br. 1 Galon 0,7 cm Br. 1 Galon 1,4 cm Br.	do

Lønning m. m. for Kystdefensionens særlige Befalingsmandspersonel.

Charge	Lønnet som	Løn	Hjemsendelses- penge	Beklædning	Anmærkning
Overkonstabelever	Underkorporal	65 Øre dgl.	25 Øre dgl.	Fri	Fri Kost
Værnepligtige Overkonstabler	Korporal til plig- tig Tjeneste	185 Øre dgl.	25 Øre dgl.	Fri	Fri Kost
Overkonstabler i Reserven	Korporal til fri- villig Tjeneste	65—71 Kr. mdl.	10 Kr. mdl.	Fri	Under Udkommando: Kost + Kosttillæg Kommandotillæg
Underkanonerer i Reserven	Sergent i Reserven	1680 Kr. aarlig + Sted- og Regulerings- tillæg		Fri	Under Udkommando: Kost + Kosttillæg Kommandotillæg
Kanonerer i Reserven	Oversergent i Reserven	1980 Kr. aarlig + Sted- og Regulerings- tillæg		Udrustnings- hjælp	Under Udkommando: Bordholdspenge Kommandotillæg

Kystkadetaspiranter	Søkadetaspirant	90 Øre dagl. i 4 Mdr. og der- efter 115 Øre daglig	25 Øre dgl.	Fri	Fri Kost + Kosttillæg
Kystkadetter	Søkadet D.	50 Kr. mdl.	25 Kr. mdl.	Fri Over- mundering	Fri Kost. Under Udkommando: Kosttillæg
Kystløjtnant II i Reserven	Søløjtnant II	1800 - 2160 Kr. aarlig + Sted- og Regulerings- tillæg	Orlogspenge 600 Kr. for hvert Aars Tjeneste	Udrustnings- hjælp	Under Udkommando: Bordholdspenge Kommandotillæg
Kystløjtnant I i Reserven	Søløjtnant I	2220 - 3780 Kr. aarlig + Sted- og Regulerings- tillæg			Under Udkommando: Bordholdspenge Kommandotillæg
Kystkaptajnløjtnant i Reserven	Kaptajnløjtnant	3900 - 5100 Kr. aarlig + Sted- og Regulerings- tillæg			Under Udkommando: Bordholdspenge Kommandotillæg

Bog anmeldelser.

Cort Adeler. Af Orlogskaptajn Preben Holck. København 1934.

Bedømmelsen af store Mænd, der har indskrevet deres Navne i Historien, skifter undertiden. Den Bedømmelse, der kom til Orde lige efter Mandens Død, vil ofte, naar Begivenhederne er komne paa Afstand undergaa Forandring, i det ny Momenter mulig kommer frem, andre, der for Samtiden har været af stor Betydning, glider i Baggrunden eller glemmes, saa at Resultatet ofte bliver en fuldstændig Omvurdering. Saaledes gik det ogsaa med Cort Adeler. Ved hans Begravelse oplæstes en Levnedbeskrivelse, det saakaldte »Testamente«, og samme Dag udgav Ole Bork i Universitetets Navn et Sørgeprogram, rimeligvis forfattet af William Worm. Paa Grundlag af disse og andre Kilder udgav Landsdommer P. Mylius i 1740 den første egentlige Biografi: »Cort Sivertson Adeliers Liv og Levnedes Beskrivelse.« Det var et udpræget Helte-Skrift, hvor der særlig var lagt Vægt paa at fremhæve det Ry, som Cort Adeler havde erhvervet sig i venetiansk Tjeneste i Krigen mod Tyrkerne, uden at give nogen egentlig Orientering af de enkelte Begivenheder, der dannede Baggrunden for Cort Adeliers Virke. Denne Fremstillingsmaade medførte, at der tillagdes Cort Adeler en Betydning i den venetianske Krig, der maaske ikke helt svarede til de faktiske Forhold. Den deraf følgende Overvurdering var raadende i ca. 100 Aar, indtil Professor F. A. Becker i Danske Samlinger V, 1869—70, tog kraftigt til Orde mod den traditionelle Opfattelse af Cort Adeler. Becker hævdede, at der langtfra tilkom Cort Adeler den Plads, man havde givet ham som en af vore ypperste Søhelte, og udtalte

sig meget nedsættende om ham, uden dog at forsøge paa at føre noget Bevis paa sine Paastande. Beckers Angreb paa Cort Adeler kaldte forskellige Forsvarere frem, og det Røre, som Sagen vakte, gav Anledning til, at Bibliotekar (senere Overbibliotekar) ved det Kgl. Bibliotek Chr. Bruun i 1871 udgav en Bog: »Curt Sivertsen Adelaer«. Dette store Værk bragte foruden det alt foreliggende meget nyt Materiale til Bedømmelse af Adeler. Resultatet af Chr. Bruuns Undersøgelser blev imidlertid en fuldstændig Omvurdering af Cort Adeler, i det han kom til det Resultat, at Becker i det væsentlige havde Ret og Mylius Uret, at Adeler's Betydning i den venetianske Krigstjeneste var langt overvurderet, da han aldrig der havde været andet end Skipper paa et Hyreskib, der aldrig havde udøvet overordnet militær Kommando, at han havde opnaaet sin høje Stilling i den danske Marine under delvis falske Forudsætninger og, at han ikke som Generaladmiral i den dansk-norske Søetat havde indlagt sig væsentlige Fortjenester. Allerede 5 Aar senere maatte Bruun dog paa et væsentlig Punkt revidere sin Opfattelse paa Grund af et vægtigt Indlæg fra daværende Assistent ved Geheimearkivet F. Krarup. Bruuns Anseelse som Historiker med særligt Kendskab til den danske Marines Historie i det 17. Aarhundrede gjorde, at hans Fremstilling af og Vurdering af Cort Adeler i det store og Hele vandt Tiltro. Men uimodsagt stod den dog ikke, idet Professor J. A. Fredericia i Brichas Biografisk Leksikon tog bestemt Afstand fra ham og fremhævede, at Adeler's tapre Bedrifter i Middelhavet ikke lod sig bortforklare. H. D. Lind fremhævede i »Kong Frederik den Tredies Sømagt« Adeler's store Betydning som Reorganisator af den danske Marine, og Arkivsekretær G. L. Grove imødegik Bruun kraftigt paa forskellige Punkter og gav, støttet paa den private Brevveksling mellem Admiral de Ruyter og Adeler, et langt mere tiltalende Billede af denne. Selv om saaledes

senere Historikere paa forskellig Maade alle have givet Adeler nogen Opregnsning, var Glansen dog i det væsentligste, paa Grund af Bruuns Bog, gaaet af ham.

Forfatteren af det foreliggende Værk, Orlogskaptain Preben Holck, der siden sin Afgang fra Søetaten har helliget sig Studiet af dansk Orlogsskibsbygning særlig i det 17. og 18. Aarhundrede, og som under dette Arbejde har lagt ganske særlige Anlæg for Dagen og erhvervet sig en udstrakt Viden paa dette Felt, kom under dette Studium snart til Erkendelse af, at Bruun i Bedømmelsen af Cort Adalers Betydning for den danske Marine paa meget væsentlige Punkter havde gjort denne stor Uret, idet Bruun enten ikke har havt Øje for eller ikke været i Stand til at bedømme Adalers Indsats paa mange Omraader. Dette gav Forfatteren Lyst til at udvide sine Undersøgelser til ogsaa at omfatte Cort Adalers Virksomhed i venetiansk Tjeneste. Orlogskaptain Holck er her gaaet frem med en enestaaende Energi og Grundighed, og de gode Forbindelser, som han under Studiet af Skibsbygningen har skaffet sig i Udlandet, er kommet ham meget til Nytte, dels ved at han herfra har modtaget vigtige Oplysninger, dels ved at han gennem disse Forbindelser har knyttet andre Forbindelser med Historikere og Arkiver i Italien, Holland m. m. Med stor Grundighed har han derefter fortsat Undersøgelsen af de Forhandlinger i Holland, der førte til Cort Adalers Ansættelse i den danske Marine, og belyst hans Virksomhed dels i denne, dels paa andre Felter: Saltkompagniet, Ostindisk Kompagni m. m.

Saaledes udrustet er han gaaet i Gang med det foreliggende Værk, hvor han, foruden at bringe disse Oplysninger frem, har givet en samlet og letoverskuelig Fremstilling af Krigsbegivenhederne mellem Venedig og Tyrkiet og derved sat Cort Adeler ind i den Ramme og med den Baggrund, der er nødvendig for, at man kan danne sig en fyldestgørende Forstaaelse og en retfærdig

Vurdering af hans Virksomhed og Betydning under Krigen. Forfatterens Opgave bliver paa en Maade at dømme, om Mylius eller Bruuns Vurdering er den rette. Det vilde føre for vidt i en Anmeldelse af følge Forfatterens Dokumentation af Begivenhederne i Cort Adellers Liv. Jeg skal nøjes med at fremhæve, at Orlogskaptain Holck paa en rolig og saglig Maade har lagt alle Oplysninger til Rette og fremsat sine Konklusioner paa en klar Maade, der utvivlsomt vil virke overbevisende paa Læseren. Det Resultat Forfatteren kommer til er, at Mylius Fremstilling, selv om man kan indvende et og andet imod den, ligger langt nærmere ved Sandheden end Bruuns, idet denne sidste paa mange Punkter har taget fejl og ikke altid helt udnyttet det Materiale, der stod til hans Raadighed. Til hans Undskyldning skal anføres, at mange af de senest fremkomne Oplysninger ikke har været ham bekendte. Man faar det Indtryk, der iøvrigt ogsaa bestrykkes af Arkivsekretær Grove, at Bruun har været noget forudindtaget mod Cort Adeler, der ved sin Ansættelse i den danske Marine kom til at gaa forud for Niels Juel. Men her maa man ikke glemme, at man i 1663 ikke havde det Kendskab til Niels Juels Evner, som man havde efter 1677, hvor han fik Lejlighed til at vise sig som en Flaadefører i Verdensformat.

I det foreliggende Værk følger vi Cort Adeler gennem hele hans Liv. Vi lærer ham at kende i venetiansk Tjeneste som en fremragende Sømand og Militær, i Besiddelse af stort personligt Mod og med en Evne til at tage lynsnare Beslutninger og sætte disse i Værk, f. Ex. ved Redningen af Senator Bragadin og 40 Mand af *«Gallo d'oro»*s Besætning. Disse Egenskaber i Forbindelse med hans Loyalitet giver os Forklaringen paa, at Cort Adeler opnaede en Stilling i Venedig og en Pension, som ellers aldrig er givet nogen Udlænding. Hermed falder ogsaa Bruuns Indvendinger mod Cort Adellers Ansættelse i den danske Marine fuldstændig til Jorden.

Ved denne Ansættelse er Orlogskaptajn Holck kommet tilbage til sit egentlige Felt. Med Skarpsindighed og Klarhed viser han Cort Adeliers Betydning ved Valget af Skibstyper og ved Genopbyggelsen af den danske Flaade, der paa det Tidspunkt var i sørgelig Forfald, han viser den store Modstand, som han her i de første Aar mødte hos Admiralitetet, en Modstand som han dog overvandt til Held for den danske Marine. Det skyldes uomtvistelig Cort Adeler, at vi fik de Skibe, der satte Niels Juel i Stand til at vinde sine Sejre i den skaanske Krig. Forfatterens Redegørelse for Saltkompagniets Historie og for Cort Adeliers Indsats her og Virksomhed ved Starten af det Ostindiske Kompagni er interessant, ikke mindst fordi Cort Adeliers Virksomhed i disse har givet Bruun Anledning til at drage hans Uegennyttighed i Tvivl, hvilket Orlogskaptajn Holck modbeviser.

Gennem sit store Arbejde er det lykkedes Forfatteren ikke alene at rehabilitere Cort Adeler, men ogsaa i rene og klare Linier at tegne et Billede af ham, der viser, at han fortjener Pladsen som en af den dansk-norske Marines bedste Mænd. Alle, der har Interesse for vor Marines Historie, skylder ham Tak for dette store Arbejde, hvor han har faaet Lejlighed til at vise, at han baade har Evner og Kundskaber, der giver Haab om fortsatte Arbejder af lignende Art.

Bogen, der er udgivet af Gyldendals Boghandel, Nordisk Forlag med Carlsbergfondets Understøttelse, fremtræder i et meget smukt Udstyr med glimrende Reproduktioner efter originale Billeder og forsynet med et Navneregister, der letter Benyttelsen. Den anbefales hermed paa det varmeste til Læserne.

Th. Topsøe-Jensen.

•Det Kongelige Danske Søkort-Arkiv 1784 22. Okt. 1834.
Kommandør H. Ravn.

Enhver søfarende kender tilfulde Betydningen af at have et godt Søkort, hvortil han under alle Omstændigheder kan henholde sig. I et udrustet Skib findes nu til Dags saa mange Kort, at det maa siges, at man saa godt som aldrig søger forgæves i Kortmappen efter en eller anden Plan, der vil give de Oplysninger, man ønsker. At Forholdene ikke altid har været saaledes, siger sig selv, og skønt gode Kort allerede paa et tidligt Tidspunkt var fremstillet, fik man ikke Lov til at benytte dem. Nu er det jo anderledes og saa godt som alt Materiale er offentligt tilgængeligt.

I det nylig af Søkort-Arkivet i Anledning af Institutionens 150 Aars Jubilæum udsendte Jubilæumsskrift giver Forfatteren, Kommandør H. Ravn, en kort Oversigt over Søkort-Arkivets Historie i de svundne 150 Aar og en Fremstilling af dets nuværende Virksomhed.

Arkivet har altid arbejdet i det stille, og dets Arbejde er saa godt som ukendt for den store Almenhed, idet det kun kommer en bestemt begrænset Del af Befolkningen tilgode, nemlig Sømandsstanden. Men for denne Stand er dets Arbejde uundværligt, og jo mere Skibsfarten udvikles, og jo større Skibenes Dybgaende bliver, des større bliver Fordringerne til den Nøjagtighed, hvormed Arkivets forskellige Arbejder maa udføres.

Det er kun meget faa uindviede, selv blandt dem, der til daglig benytter Søkort, der tænker over, hvor stort et Arbejde, der ligger til Grund for et fuldt ud paalideligt Søkort. Først aarelange Landopmaalinge og dernæst mange Aars Søopmaalinge med dertil hørende Beregninger, Tegning og Kobberstikning, og endelig det store vedvarende Rettelsesarbejde, for at Kortene kan udgaa fra Arkivet korrekte og fuldt til Dato, den Dag de sælges.

I en kort Indledning fortælles om Tiden inden Arkivets Oprettelse. Det fremgaar heraf, at det ældste be-

varede Søkort over et dansk Farvand efter al Sand-synlighed er et over den sydlige Del af Øresund fra 1653. Det skyldes Bagge Wandel, der i 1647 blev ansat som Leder af den af Christian IV oprettede Navigations-skole paa Holmen. Bagge Wandel havde allerede i 1650 tegnet et Kort over Færøerne. Hans Kort over den syd-lige Del af Sundet er imidlertid yderst ufuldkomment, og er nærmest at betragte som en paa fri Haand tegnet Skitse, der ikke er baseret paa nogen egentlig Opmaaling.

Skibsfarten i de danske Farvande maatte paa den Tid nøjes med meget daarlige udenlandske, særlig hol-landske Kort, og at Savnet af gode Kort efterhaanden gjorde sig gældende, fremgaar blandt andet af en Skri-velse, som Christian V den 1. Maj 1688 sendte Admira-litetet, og hvori der gives Ordre til at stille det nød-vendige Personel til Raadighed for Navigationsskolens Direktør til Optagelse af Kort over Sundet fra Kullen til Stevns og Falsterbo, Grønsund og Farvandene der-omkring samt over Store-Bælt.

Som det første Resultat af denne Opmaaling fore-ligger der paa Søkort-Arket et usigneret Kort over Sundet fra 1688, der udviser et kolossalt Fremskridt fra tidligere Kort, men Direktør for Navigationsskolen, Jørgen Dinesen, siger ogsaa, at Opmaalingen er foretaget »paa nye Vis og geometrische Maade».

Jørgen Dinesens Metode viste sig snart at være meget langsom, og da samtidig den navnkundige Jens Sørensen, den danske Hydrografs Fader, viste sig paa Scenen, blev det ham, der kom til at fortsætte Opmaa-lingen af de danske Farvande. Der foreligger fra hans Haand over 100 Korttegninger. De indsendtes til Ad-miralitetet og opbevaredes der til Flaadens Brug, og trods gentagne Forsøg lykkedes det aldrig Jens Sørensen at faa nogle af dem reproduceret og offentliggjort, saa at den almindelige Skibsfart kunde komme til at nyde godt af dem. Det var Autoriteternes Frygt for, at Lan-

dets Fjender skulde høste Fordel af bedre Kort, der gjorde sig gældende.

Efter Jens Sørensens Død i 1723 følger en Periode, i hvilken kun i Ny og Næ har været foretaget Søopmaaling.

Ved kongelig Resolution af 22. Oktober 1784 stiftedes det nuværende Søkort-Arkiv paa Initiativ af Premierløjtnant Poul de Løwenørn, der i 1781 var vendt hjem fra fransk Tjeneste, hvor han havde tjent under Kaptajn Verdun de la Crenne, der var besjælet af en levende Interesse for Søopmaaling.

Allerede Aaret efter sin Hjemkomst indsendte Løwenørn under 14. Marts 1782 et Forslag til Admiralitetet om Oprettelse af en Institution i Lighed med det franske Dépôt des Cartes de la marine. I sin Skrivelse fremhævede Løwenørn, »at man haver i Verden nogle nogenlunde brugelige Søkort, og Sømanden, som bliver dagligen mere oplyst, begynder at forlade Brugen af de daarlige hollandske v. Keulens Kaart, hvoraf mange haver Landene saa slet aflagt, at paa mangfoldige af dem er der Land aflagt, hvor ingen i Naturen findes, og derimod mange Steder Land udeladt, som virkelig er til.»

Han slutter sin Skrivelse med at udtale det Haab, »at dersom det høje Collegium skulde for Hans Majestæts Tjeneste og den almindelige Søfarts Nytte, foreslaa at lade gøre nogen saadan Indretning, at jeg da derved maatte naadigst blive brugt, forhaabende ved det jeg har søgt at erhverve mig de dertil hørende Kundskaber og ejer nogle Materialer at kunne blive Hans Majestæts Tjeneste og den almindelige Søfart til nogen Nytte.»

Skønt Admiralitetet anbefalede Forslaget, henlagdes Sagen, og først i 1784 lykkedes det at faa den gennemført, men med et meget beskedent Budget.

Under 27. December s. A. meddeltes der Løwenørn en meget indgaaende Instruks for, hvad der tænktes udført paa den nylig oprettede Institution.

Instruksen, der i Festskriftet er aftrykt in extenso, peger ogsaa paa Hemmeligholdelse af Kortene, og intet maa udlaanes uden efter udtrykkelig Tilladelse.

Det første, Løwenørn tog fat paa, var at faa samlet alle de Søkort, der fandtes i Admiralitetet, Geheimearkivet og andre Steder, og det var et stort Held, at Admiralitetets Kort blev afleveret, thi derved blev bl. a. de historisk værdifulde Kort af Jens Sørensen reddet fra Undergang, idet Branden i 1795 fortærede Admiralitetsbygningen, men skaanede Søkort-Arkivet.

Og saa tog Løwenørn maalbevidst fat paa Udgivelsen af nye Kort. Det første var et Kort over Islands Østkyst fra Borgarfjærdur til Vestrahorn, opmaalt af Kommandørkaptajn L. P. Wleugel, Fregatten »Kiel» i 1776.

Efter at nogle Havneplaner af islandske Havne samt et Kort over Shetlandsøerne, det sidste tildels opmaalt af Løwenørn selv, var trykt, fandtes ikke mere Materiale til Udarbejdelse.

Allerede i Foraaret 1785 havde Løwenørn sammen med Overlods Kommandør Andreas Lous, indsendt Forslag til en Opmaaling af de danske Farvande, men foreløbig blev der ikke noget af det.

I Norge arbejdede Kaptajnløjtnant C. F. Grove i Aarene 1789—1800 med at forfatte en nautisk Beskrivelse over Kysten, dens Havne og Løb fra Trondheim til Halden. Resultatet blev 7 Kort, der blev tegnet og stukket paa Søkort-Arkivet.

Angaaende Færøerne udførtes en Triangulation af Øerne fra 1791—1795, og Løwenørn udgav i 1805 en Farvandsbeskrivelse hørende til Kortet.

Ogsaa for Islands Vedkommende toges der fat, og Udgivelsen af nye islandske Kort paabegyndtes.

I 1795 tog endelig Opmaalingen af de danske Farvande sin Begyndelse, men det gik kun smaat, og Krigen 1807—14 afbrød Opmaalingsarbejderne.

Løwenørn arbejdede stadig paa at faa udryddet de daarlige hollandske Kort samt engelske Kort, og han foreslog bl. a., at det burde paalægges Assurandørerne at forlange af Rederierne, at de anskaffede danske Sø-kort. Forslaget kom imidlertid aldrig til Udførelse.

Den 16. Marts 1826 døde Løwenørn omtrent 76 Aar gammel efter at have staaet i Spidsen for Arkivet i 42 Aar lige fra dets Oprettelse og efterlod det som en Institution med store Udviklingsmuligheder.

I September 1826 udnævntes Kaptajnløjnant Zahrtmann til Direktør for Arkivet, i hvilken Stilling han forblev til sin Død den 15. April 1853.

De 27 Aar, i hvilke Zartmann med saa stor Dygtighed og Iver ledede Søkort-Arkivet, betegner en stor Udviklingsperiode for dette. Der er i denne Aarrække skabt Kort over saa godt som alle de danske Farvande, Kort, der efter Tidens Fordringer var udmærket gode, og de var alle baserede paa Opmaalinger, der var planlagt af ham og foretaget under hans Overopsyn, og ledet af Officerer, som han forstod at bibringe en levende Interesse for Arbejdet. Samtidig skabtes der ved Zahrtmanns Energi og Flid den Beskrivelse over de danske Farvande, som stadig ligger til Grund for de senere Udgaver af »Den danske Lods«, der indtil nu er udkommet i 10 Udgaver. Udgivelsen af denne Bog skaffede Zahrtmann mange Fortrædeligheder, men selv om han steg til de højeste Grader inden for Marinen og benyttedes til de betydningsfuldeste Arbejder dér, vedblev han dog til det sidste at anse denne Bog som sit kæreste Arbejde, og han satte den højest af hele sin Livsgerning.

Næsten lige til det sidste syslede han med en ny Udgave af Bogen, og det har sikkert været ham en inderlig Tilfredsstillelse at kunne slutte Forordet til denne med følgende Bemærkning: »Forandrede Forhold har tilladt uden Indskrænkning eller Tvang at optage i den, enhver

for Sømanden nyttig Oplysning«. Det skal bemærkes, at de forandrede Forhold, han hentyder til, skyldtes ham selv, da han som Marineminister under 20. Juni 1848 tilskrev sig selv som Direktør for Søkort-Arkivet, at det for Fremtiden indrømmedes Arkivet fuldkommen Frihed til at aflægge og offentliggøre i dets Kort enhver Ting, som det ikke fra Marineministeriet udtrykkeligt var befalet at holde hemmeligt.

Arbejdet ved Arkivet efter Zahrtmann's Død betegner en jævn fremadskridende Udvikling i det Spor, som blev sat af ham. Selve Arbejdet har naturligvis taget alle den fremadskridende Tekniks Hjælpemidler i Brug, men Systemet er det samme. Løwenørn skabte Arkivet og overvandt de første Vanskeligheder, men han repræsenterede den ældre Opfattelse, Hemmeligholdelse af Resultaterne i stor Udstrækning, saa at disse hovedsagelig kom Marineen til Gode; Zahrtmann's Direktørtid var Gæringens og Gennembrudets Tid over til den moderne Anskuelse, der fordrede Offentliggørelse i saa vid Udstrækning som muligt, en Opfattelse der kostede Zahrtmann den langvarige Kamp med Admiralitetet, og som først endte, da han efter Konstitutionens Indførelse som Marineminister selv gennemførte de Bestemmelser, for hvilke han havde kæmpet hele sit Liv. Under disse Bestemmelser har hans Efterfølgere arbejdet videre.

Efter Zahrtmann har der været 6 Direktører, nemlig:

Kommandør H. P. Rothe.....	1853—1888
Viceadmiral C. F. Wandel.....	1888—1899
Kommandør G. F. Holm.....	1899—1909
Kommandør J. C. D. Bloch.....	1909—1919
Kommandør H. A. Ravn.....	1919—1933
Orlogskaptajn P. C. S. Jensen....	1933—

Bogen indeholder desuden forskellige Meddelelser om Opmaalingen uden for de hjemlige Farvande, Arkivets

forskellige Lokaler, Arkivets Personale, dets Organisation og nuværende Virksomhed m. m.

Alt i alt er det en yderst interessant Bog, der absolut bør læses af alle interesserede, og Forfatteren, der er gaaet meget grundigt til Værks, fortjener en op rigtig Tak for dette værdifulde Værk om Søkort-Arkivet igennem de forløbne 150 Aar siden dets Oprettelse.

C. Z.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio November 1934).

Ved Kaptajnlojtnant P. A. Mørch.

Som Bidrag til Forstaaelse af Spørgsmaalet om Fornyelsen af Krigsskibsmateriellet i Løbet af Aarene 1922 — 33 incl. meddeles efter U. S. N. I. P. VI. 1934 i forkortet Form flg. meget illustrerende Oversigt over det aarlige Antal (Tonnage) Krigsskibsbygninger (Kollægninger) for de 5 vigtigste Flaademagter.

Aar	U. S. A.		England		Japan		Frankrig		Italien	
	An-tal	ts.	An-tal	ts.	An-tal	ts.	An-tal	ts.	An-tal	ts.
1922	—	—	4	84 000	32	119 000	5	10 000	5	18 000
23	—	—	—	—	11	15 000	30	59 000	5	11 000
24	—	—	7	51 000	16	50 000	10	15 000	8	14 000
25	1	3 000	4	23 000	11	31 000	8	20 000	24	42 000
26	7	12 000	6	21 000	11	18 000	11	27 000	7	5 000
27	3	15 000	13	85 000	12	36 000	17	44 000	15	31 000
28	6	55 000	18	35 000	14	33 000	7	37 000	19	34 000
29	—	—	18	23 000	11	23 000	16	54 000	12	29 000
30	4	31 000	12	20 000	6	10 000	9	39 000	14	39 000
31	7	56 000	22	43 000	11	26 000	22	64 000	29	45 000
32 ¹⁾	3	5 000	3	3 000	3	3 000	9	42 000	5	15 000
1933	13	29 000	44	95 000	15	37 000	6	30 000	2	14 000
ialt	44	206 000 ²⁾	151 ³⁾	483 000	153 ⁴⁾	401 000	150 ⁵⁾	432 000	145 ⁶⁾	297 000

¹⁾ Aaret for Nedrustningskonferencens Sammentræden.

²⁾ Jfr. T. f. S. 1934 S. 456: bl. a. i Henhold til «Vinson-Bill», hvis Formaal er at skabe «a treaty-navy», er i 1933/34—1938/39 paaregnet Bygning af 156 Enheder med ialt ca. 450.000 ts.

³⁾ Heraf 54 Jagere med ialt 74.000 ts.

⁴⁾ Heraf 58 Jagere med ialt 73.000 ts.

⁵⁾ Heraf 56 Jagere (Flotilleførere) med ialt 105.000 ts.

⁶⁾ Heraf 43 Jagere med ialt 55.000 ts.

Øversigt over forskellige Tidsskriftsartikler.

(Forkortelser: Se Tidsskrift for Søvmæn Januar 1934).

Flaadepolitik, Strategi, Taktik.

Øberblick über die Geschichte der Seeabrüstung (M. R. X. 1934. 433). — Naval preparedness in the Pacific (U. S. N. I. P. V. 1934. S. 601). — Englische Manöver 1934 (M. W. 4. X. 34). — Manoeuvres combinées en Angleterre (Le Y. 22. IX. 34). — Combined exercises (A.ø. 12. IX. 19. IX. 34). — Reträttstridens taktik (T i S). VIII. 1934. S. 466). — Skandinavisk Forsvarsforbund (M. T. IX. 1934. S. 492). — Die Kriegsslotte der Sovjetunion und die Meerengenfrage (M. W. 11. IX. 34). — Die italienischen Flottenmanöver 1934 (M. W. 18. IX. 34). — The freedom of the seas (U. S. N. I. P. X. 1934 S. 1355).

Skibsbygnings- og Maskinteknik.

Dieselmotordrevne Krigsskib (N. T. f. S. VIII. 1934. S. 363). — The french cruiser *Emile Bertin* (Sh. R. Juli 1934. S. 40).

Torpedovæsen.

Nogen betragtninger over torpedovåbnet (N. T. f. S. VII. 1934. S. 314).

Flyevæsen, Luftforsvar.

Die Marineluftwaffe bei den amerikanischen Flottenmanøvern 1934 (Lw. IX. 1934. S. 360). — Die Erfolgsaussichten des Flugzeugangriffes mit Torpedos (Lw. IX. 1934. 364). — Der militärische Luftmeldedienst im Rusland (Lw. 1934. S. 373) — Lidt om Luftforsvar af Byer med særligt Henblik paa Luftstridskræfternes Deltagelse heri (M. T. IX. 1934. S. 487). — Den tredje Krigsmagt (M. T. X. 1934. S. 535). — Luftangreb og Mobillsering (M. T. XI. 1934 S. 578).

Retsvæsen, Soret, Folket.

Årsberättelse i reglementen m. v. — Krigslogar och krigsdomstolar (T. i. S). VIII. 1934). — Conflicting signals (Søvejsregler) (U. S. N. I. P. III. 1934. S. 333). — The law in fog (U. S. N. I. P. VI. 1934. 784). — Der Anteil des Internationalen Rechts an der weiteren Beschränkung der Seerüstungen (Z. V. XVIII, 2' Heft. 1934 S. 181).

Søkrigshistorie.

Minen an der amerikanischen Kuste (M. R. IX. 1934. S. 392). — Schnellboote in der Adria 1916—1918 (M. R. IX. 1934. S. 401). — Neues aus britischem Munde zur Skagerack—Schlacht (M. R. X. 1934. S. 449).

Kystforsvar, Baser.

Singapore (N. M. R. 6. IX. 34). — Årsberättelse i reglementen m. v. — Taktiska föreskrifter för kustartilleriet (T. i Sj. VIII. 1934).

Administration.

Årsberättelse i reglementen m. v. — Förvaltning (T. i Sj. VIII. 1934).

Organisation, Personel.

Akademikerne og Værnepligten (M. T. X. 1934. S. 525). — Einiges über The King's Regulations and Admiralty Instructions for the government of his Majesty's Naval Service (K. R.) (M. R. X—XI, 1934). Årsberättelse i reglementen m. v. — Omorganisation av marinens högsta ledning (T. i Sj. VII. 1934. S. 405).

Navigation, Opmaaling, Meteorologi.

Praktische Orkankunde (M. R. X. 1934. S. 462). — Et supplement til våre kystkarter (N. T. f. S. VIII. 1934. S. 372). — Astronomisk navigasjon (N. T. f. S. VIII. 1934. S. 357). — New uses for Martellis tables (U. S. N. I. P. V. 1934. S. 651). — Mapping the ocean (U. S. N. I. P. IV. 1934. S. 509). — The variety in tides (U. S. N. I. P. III. 1934. S. 373). — Study of a tropical hurricane (U. S. N. I. P. II. 1934. S. 183). — Réflexions sur la navigation de demain (R. M. Aug. 1934. S. 184).

P. A. M.

FLAADEPOLITIK MED HENBLIK PAA DEN FORESTAAENDE FLAADEKONFERENCE

FOREDRAG HOLDT I SØLIEUTENANT-SELKABET
DEN 3. DECEMBER 1929*)

AF

ORLOGSKAPTAJN P. IPSEN

Mine Herrer!

Jo mere jeg har arbejdet med det foreliggende Emne, i jo højere Grad har jeg følt Vanskelighederne ved at maatte begrænse mig til den Tid, et Foredrag levner. I det efterfølgende maa jeg derfor indskrænke mig til at trække *Hovedlinierne* op for den forestaaende Flaadekonferences Fortid og Nutid, og jeg skal med alt muligt Forbehold prøve paa at paapege visse Konsekvenser.

Det kunde synes naturligt at vælge Washingtonkonferencen af 1921 som Udgangspunkt, men Vanskeligheden ved i det hele at vælge et bestemt Tidspunkt er, at det dybere liggende Aarsags-Problem maa søges langt tilbage i Tiden; det er det ældgamle Spørgsmaal om «Frieden paa Havene», de krigsførendes og de neutrales Rettigheder, der atter dukker op. Det er Stridsspørgsmaalene fra de engelsk-hollandske Krige, fra vor egen Søkrigshistorie, fra Napoleons- og Revolutionskrigene og nu sidst fra Verdenskrigen, der stadigt melder sig. En historisk Udvikling heraf vilde selvsagt føre for vidt. Det er nu Amerika, der rejser Spørgsmaalet efter sine Erfaringer fra Historien og senest fra Verdenskrigen. I 1812 blev Amerika, ligesom paa et tidligere Tidspunkt

*) De vigtigste Begivenheder fra ⁹/₁₂ 1929 til ¹⁴/₁ 1930 er senere tilføjet, anført i Parenthes.

Danmark-Norge, tvunget ind i Krigen paa Grund af de utaalelige Overgreb fra engelsk Side paa Amerikas legitime neutrale Handel. Under denne Krig hævedes Amerikas nationale Selvfølelse og dermed Bevidstheden om, at uden en stærk Flaade var Amerikas Udenrigshandel prisgivet Englands Søherredømme. Senere, under den amerikanske Borgerkrig, støttede England som bekendt Sydstaterne, bl. a. for at opretholde Bomuldstilførslerne, Krigen forhaledes derved betydeligt, takket være Blokadebrydernes Virksomhed, og i de folkerige Nordstater næres der stadigvæk en vis Bitterhed imod England i Anledning af denne Indblanding, en Bitterhed, der holdes vedlige ved Historieundervisningen, og som blev strategisk underbygget ved Admiral Mahan's Værker.

Meget tyder paa, at Amerika allerede *under* Verdenskrigen forberedte sin Aktion for »the freedom of the seas«. Af »the intimate papers«, udgivet i 1926, af Colonel House, der var Præsident Wilson's nære Ven, erfarer vi, hvorledes House i Maj 1914 drog til Europa for at pacificere Stemningen mellem England og Tyskland, men skønt Lord Grey i og for sig gerne vilde lytte til hans Raad, turde han ikke følge dem af Hensyn til Stemningen i Frankrig og Rusland.

House vendte tilbage i Foraaret 1915 paa en uofficiel Fredsrejse; Lord Grey var enig med ham i, at der af Hensyn til Eftertiden burde sluttet Fred paa moderate Vilkaar; i Tyskland fandt Oberst House ogsaa de civile Autoriteter ligesaa fornuftige som i England, men de var magtesløse paa det Tidspunkt.

I »Recent revelations of European Diplomacy« af G. P. Gooch (Pag. 200) udtales: »Han haabede ikke desto mindre, ved at begrænse Kontrebande til Ammunition, at kunne give Tyskland den Frihed paa Havene, som det eftertragtede, til Gengæld skulde Stor Britannien befries for Undervandsbaads-Truslen; samtidig skulde den bryd-

some Faktor bortryddes, som havde foraarsaget Krig mellem England og Amerika i 1812.

Den 7. Maj 1915 forefaldt Lusitania's Torpedering, og dermed slukkedes Haabet.

Den 8. Januar 1918 holdt Wilson en Tale til Kongressen, hvori han — ganske vist i uklare Vendinger — omtalte de 14 Punkter, som han mente maatte være de Fredsmaal, hvorimod Amerika stræbte.

Ved et Møde i Quai d'Orsay den 29. Oktober 1918 diskuteredes for første Gang disse Punkter imellem Colonel House — paa Wilson's Vegne — Clemenceau, Lloyd George og Sonino.

Det andet Punkt lød som følger: »Absolut Frihed for Sejlads paa Havene uden for de territoriale Farvande, ens i Fred og Krig, medmindre Havene maatte blive fuldstændigt eller delvist lukkede som et Led i en international Aktion til Gennemtvungelse af internationale Beslutninger».

Ingen af de 14 Punkter havde tidligere været diskuteret mellem Amerika og dets Allierede. Det er i Parantes bemærket interessant at konstatere, at ligesaa lidt som de Allierede kendte Wilson's Punkter, ligesaa lidt kendte Wilson til de hemmelige Aftaler mellem de Allierede om Fredsvilkaarene. Intet Under derfor, at der straks kom Friktion. Lloyd George udtalte straks, at England ikke *under nogen Betingelser* kunde acceptere denne Bestemmelse, England vilde derved blive berøvet det virksomste Middel, Blokaden, uden hvilket Verdenskrigen ikke kunde være vundet, idet Undervandsbaadsfaren ikke kunde have været afværget, og de amerikanske Tropper ikke overført m. m. Clemenceau og Sonino sluttede sig til Lloyd George. Colonel House udtalte derefter, at Amerika saa paa Grundlag af de 14 Punkter eventuelt maatte slutte Separatfred med Tyskland-Østrig. Den 30. Oktober udtalte House, bemyndiget af Wilson: »Jeg føler det som Pligt at bemyndige Dem til at ud-

tale, at jeg ikke kan samtykke i at tage Del i Fredsforhandlinger, som ikke omfatter Frihed paa Havene, fordi vi er bundet til ikke alene at bekæmpe preussisk Militarisme, men Militarismen i det hele taget.

Under en senere Diskussion udtaler Lloyd George om Spørgsmaalet — Frihed paa Havene: »Dette Spørgsmaal er knyttet sammen med Tanken om Opgivelse af Blokademidler. Lloyd George ønskede ikke at binde Amerikas Regering, han ønskede kun, at den engelske Regering havde frie Hænder.« »Gik vi ind herpaa«, udtalte han, »vilde det kun betyde, at der om en Uges Tid vilde sidde en ny Premierminister, som vilde sige, at han heller ikke kunde akceptere Princippet. Det engelske Folk vilde ikke have noget med det at gøre, paa dette Punkt var hele Nationen enig. Følgelig var det ingen Nytte til, at han akcepterede det, naar han vidste, at han ikke kunde tale paa den britiske Nations Vegne,« yderligere udtalte Lloyd George — ordret efter Churchill's Bog »The aftermath« — *»Stor Britannien vil ofre sin sidste Guinea paa at opretholde en Flaade, som er overlegen de forenede Staters eller en hvilken som helst anden Magts, og at intet Medlem af et Ministerium kunde vedblive at være Medlem af en Regering, som tog et andet Standpunkt«.*

Saaledes talte Lloyd George altsaa i de bevægede Dage i 1918; men elleve Aar er rundne siden den Gang. »Tempora mutantur, et nos in illis mutamur«.

Man fandt dog i 1918 en henholdende Formel, der kunde berolige Wilson.

Imidlertid, som Marryat siger, »Situationen var prekær og ingenlunde varig«. Allerede den 16. August 1916 havde Marinesekretær Daniels fremsat en Flaadelov med det Formaal i Løbet af faa Aar at tilvejebringe en Flaade, som ikke var nogen anden underlegen. Flaaden skulde bestaa af 157 egentlige Krigsskibe, hvoraf de 66 skulde sættes under Bygning det første Aar. For at berolige

Pacifisterne fandtes der dog i Loven en Bestemmelse om, at Præsidenten havde Fuldmagt til efter Krigens Slutning at sammenkalde Magterne til en Konference med det Formaal at skabe en international Voldgiftsdomstol til Fremme af Spørgsmaalet om almindelig Afrustning. Hvis denne Konference opnaaede positive Resultater, bemyndigedes Præsidenten til at erklære det omhandlede Flaadenybygningsprogram for ugyldigt.

Det lykkedes imidlertid Balfour under et Besøg i Amerika at gøre Amerikanerne begribeligt, at det indtil videre udelukkende gjaldt om at fremskaffe Materiel til Bekæmpelse af Undervandsbaadsfaren.

Selv om Nybygningen af de større Skibe derved til Dels blev stillet i Bero, var den amerikanske Flaadelov dog en Realitet, som der maatte regnes med, ikke mindst da Japan ogsaa havde et stort anlagt Flaadeprogram under Realisation.

Forholdet i 1921, da der stævnedes mod Mødet i Washington, var da dette, at England slikkede sine dybe Saar efter Krigen, i Bund og Grund krigstræt og stærkt i Gang med, som Lord Fisher udtrykte det — to scrap the lot — at udrangere adskilligt Materiel. Det skulde nu forhandle med Amerika og Japan, der gik stærkere ud af Krigen, end de var før denne. Spørgsmaalet om »Frihed paa Havene« traadte imidlertid noget i Skygge for Stillehavsspørgsmaalet, der lige siden Amerikas Anneksion af Philippinerne havde været ulmende, og som nu, efter at Tyskland var fortrængt fra Stillehavsområdet, blev brandfarligt, da Boet skulde gøres op. Japans Stilling var betydelig styrket efter Besættelsen af Tsingtau og Shantung og nogle af de tyske Stillehavsbesiddelser. Manchuriet var nu ganske aabenlyst blevet japansk Interessessphære. Den engelsk-japanske Alliance skulde brydes. Ved Forhandlingsbordet skulde ogsaa Italien og Frankrig have Sæde; begge disse Lande stillede ligesom tildels England Bygning af større Skibe i Bero,

de var begge besjælede af Ønsket om at opretholde Undervandsbaadsvaabnet og i det hele at være frit stillet ved Bygning af let Materiel; Italien krævede ligesom nu Jævnbyrdighed med Frankrig.

Indbydelsen til Washingtonkonferencen udgik foruden til de nævnte Magter ogsaa til Kina den 12. August 1921, den aabnedes den 12. November 1921 under Forsæde af Statssekretær Hughes. Man kan fastslaa følgende Hovedemner for Washingtonkonferencen:

1. Flaadematerielaftaler,
2. Løsning af Stillehavsproblemer,
3. Overenskomster med Kina,
4. Spørgsmaal vedrørende Krigsførelsen i Almindelighed — saasom Anvendelse af Undervandsbaade i Handelskrig, Anvendelse af Gas, Spørgsmaalet om bevæbnede Handelsskibe m. m.

Resultatet af Washingtonkonferencen blev mere positivt, end Skeptikere havde ventet. Mange mente, at Historien vilde gentage sig, man mindedes Tysklands Flaadeopbygning inden Verdenskrigen og de forgæves Forsøg paa at bringe Flaadeaftaler i Stand mellem England-Tyskland, de saakaldte »Haldanske Besprechungen« i 1912 om en »Naval Holiday« og om Byggeaftaler. Konferencens Resultater forudsættes iøvrigt at være saa velkendte, at jeg ikke skal komme nærmere ind herpaa. Frankrig tøvede længe med at ratificere og undertegnede først i August 1923 med Gyldighed indtil 31. December 1923. Bestemmelsen om Brug af Undervandsbaade og Anvendelsen af Gas er imidlertid ikke ratificeret af Frankrig, og er saaledes ikke bindende for de andre 5 Magter.

Men, vil man spørge, hvorledes gik det med Spørgsmaalet »Friheden paa Havene«, blev det end ikke nævnt i denne Forbindelse? Svaret herpaa er, at det skjulte sig under flere af de nævnte Hovedemner. Striden indenfor Folkeforbundet i Afrustningsspørgsmaalet har stadig

staaet om i hvilke Tempi Sikkerhed og Nedrustning skulde følge, idet nogle kræver først Sikkerhed saa Nedrustning (det franske Standpunkt), andre kræver Nedrustning først, thi dermed — menes der — følger Sikkerhed (det Lord Cecil'ske Standpunkt). Washingtonkonferencen blev præget af det sidstnævnte Standpunkt. Det udtaltes før, at Washingtonkonferencen forbløffede ved sine Resultater. Disse maa som sagt ses paa historisk Baggrund, selv om man realiter egentlig ikke kan drage nogen historisk Sammenligning, thi de Haldanske Aftaler fandt Sted paa et Tidspunkt, hvor Verdenskrigen paa Grund af Hundreder af Aarsager syntes uundgaaelig, Washingtonaftalerne derimod, da store Dele af Verden lige havde overstaaet den store Sot og var begyndt paa sin Reconvalescens.

Man kan kun beundre den Klarhed og Kraft, hvormed Amerika havde planlagt og ledede disse Forhandlinger, men i endnu højere Grad maa man beundre det engelske Diplomati under Balfour's Ledelse, der til syvende og sidst overløste den amerikanske Politik. Som bekendt var det kun for Storskibsklassen, der blev fastsat en samlet Tonnagestørrelse, medens Spørgsmaalet holdtes aabent for de 10,000 ts. og nedefter. England undgik derved den Kaprustning, som det af økonomiske Hensyn ikke kunde tage op for de store Enheders Vedkommende, men Spørgsmaalet om Jævnbyrdighed bl. a. af Krydsertonnage blev holdt aabent. Englands Prestige var reddet. Spørgsmaalet om Friheden paa Havene var behandlet i Englands Favør ved Bestemmelsen om Undervandsbaadenes begrænsede Anvendelse og Handelsskibes Armering. Amerika havde opnaaet at faa begrænset Kampskibsstørrelsen og derved Bredden, hvilket spillede en Rolle for Passage af Panamakanalen. Japan var sat paa Plads som anden Rangs Sømagt. Man regnede i U. S. A. i den første Tid Konferencen for en amerikansk Succes; det varede imidlertid ikke længe, inden der i

Amerika bredte sig en ikke ringe Misfornøjelse med Resultaterne. Men inden denne kom fuldt til Udbrud, foregik der forskelligt i Europa. De 4 Folkeforbunds- magter, England, Frankrig, Italien og Japan forhørte de mindre Sømagter om, hvilke Tonnage- Størrelser, de kunde tænke sig at gaa med til; men allerede under disse Forhaands-Forhandlinger viste Spanien Mangel paa Maadehold ved at kræve 105,000 Tons. I 1924 afholdtes paa Folkeforbundets Foranledning en Konference i Rom, sammensat af sømilitære Sagkyndige. Disse Forhandlinger førte heller ikke til noget Resultat, Spanien fastholdt sit Krav, og Rusland fordrede 490,000 Tons, men vilde dog subsidiært gaa ned til 280,000 Tons, hvis Østersøen og Sorte Havet blev erklæret for mare clausum. Disse Spørgsmaal laa udenfor Konferencens Program, da de var af afgørende politisk Betydning, men forstaaeligt nok vakte Ruslands Krav betydelig Interesse, ikke mindst hos Østersøstaterne, selv om man, som saa meget af det Sovjet Rusland foretager sig under mellemfolkelige Forhandlinger, kunde benævne ogsaa dette som diplomatisk Bluff. Resultatet af Romkonferencen kan sidestilles med mange af de øvrige Resultater, som Nedrustningsbestræbelserne hidtil har kunnet opvise, det blev »un beau geste«, selvom Konferencen selvfølgelig gav visse Fingerpeg for de smaa Staters Flaadepolitik. I de følgende Aar diskuteredes nu indenfor den forbedrende Nedrustnings-Kommission forskellige Forslag til Løsning af Spørgsmaalet om Flaadeaftaler. I Foraaret 1927 fremkom saaledes baade et fransk og et engelsk Forslag; det franske Forslag gik ud paa Indskrænkning af den samlede Tonnage uden Hensyn til Skibsklasser; efter det engelske Forslags Grundprincip skulde Indskrænkning foretages efter Skibsklasser med Maksimumværdier for Enkeltskibstonnage, Skyts, Torpedorør m. m. Frankrig fremsatte saa et Kompromisforslag, hvorefter Flaademateriellet inddeltes i 4 Skibsklasser, Linieskibe,

Hangarskibe, Skibe under 10,000 ts. og Undervandsbaade, og for disse 4 Klasser skulde der saa fastsættes en Maksimumstonnage. Men hertil var føjet en Bestemmelse om, at med eet Aars Varsel var en Stat berettiget til at ændre Anvendelsen af Tonnagen imellem Skibsklasserne, saaledes at man f. Eks. kunde anvende opsparet Linieskibstonnage til Undervandsbaade. Selv om disse Forslag altsaa i nogen Grad imødekom Englands Ønsker, saa ønskede hverken dette Land, Amerika eller Italien at gaa med dertil. Italien stillede nu et Særforslag, hvorefter man skulde fastsætte en samlet Flaade-Tonnage, som enhver Magt derefter frit skulde kunne disponere over, dog saaledes at den paa 6 Maaneders Varsel skulde opgive visse Data for hvilke Krigsfartøjer, man vilde lægge Kølen til; saaledes skulde man nævne visse konstruktive Data som Displacementstons, Længde, Bredde, Dybgaende, og senere skulde visse andre Oplysninger offentliggøres. Men man naaede i det hele intet Resultat, man kunde ikke enes om nogen Metermaalestok, og selve de folkeretlige Spørgsmaal om «the freedom of the seas» berørtes ikke. Sammen med Flaade-tonnagespørgsmaalet m. m. drøftedes ogsaa landmilitære og luftmilitære Nedrustningsproblemer, hvilket selvfølgelig yderligere komplicerede Forhandlingerne.

Amerika optraadte nu atter som Primus Motor, og det næste Skridt blev Flaadekonferencen i 1927. Præsident Coolidge indbød ret overraskende England, Japan, Frankrig og Italien til en Konference med det Formaal videre at udbygge Washingtonkonferencen; England og Japan gik ind paa Tanken, men baade Frankrig og Italien betakkede sig. Italien svarede rent ud, at dets Flaadeprogram i Forvejen var saa indskrænket, at der ikke kunde være Tale om Formindskelser, og Frankrig henviste til, at man jo var i fuld Gang med Nedrustningsbestræbelser inden for Folkeforbundet, saa det saa ingen Anledning til nu at rejse Spørgsmaalet uden for dette.

Den 20. Juni 1927 samledes saa de 3 Stormagter, U. S. A., Stor Britannien og Japan. Denne Konference var ikke nær saa vel forberedt som Washingtonkonferencen, men den var jo ogsaa i Forhold til denne handicappet derved, at man netop skulde søge at blive enige om det, som man vidste, at man ikke tidligere kunde blive enig om. England gik atter i Brechen for hel eller delvis Afskaffelse af Undervandsbaade; det foreslog Nedsættelse af Deplacement af Storskibsklassen og forlænge Levealdre, endvidere en Inddeling af Krydserne i to Klasser, Krydsere indtil 10,000 ts. med 20,3 cm. K. og Krydsere indtil 7,500 ts. med 15 cm. K. Amerika fastholdt som sit Program at fastsætte bestemte Forholdstal for alle Skibsklasser, Krydsere, Jagere, Undervandsbaade m. m.; samtidig ønskede man at opretholde lavere Aldersklasser end England. Der forelaa denne Gang en Udtalelse fra Admiral Jellicoe om, at England ialt som Mindstemaal behøvede 70 Krydsere, deraf direkte knyttet til Flaaden 25 og til Beskyttelse af Forbindelseslinier 33, til Afhøsning af Krydsere under Reparation 12. Under Verdenskrigen havde man raadet over 114 Krydsere, og det havde været for lidt. England krævede derfor for sig en samlet Krydsertonnage paa 500,000 til 600,000 Tons, medens Amerika ansaa en Paritet paa 250,000 til 300,000 ts. for passende. Japan frenkam med Særforslag af mindre Interesse. Hele Konferencen strandede efter 6 Ugers Forløb væsentlig paa Krydserspørgsmaalet, vel nok fordi der under dette skjuler sig hele Problemet om Friheden paa Havene. Amerika ønskede den Gang som nu Jævnbyrdighed: England krævede Kvantitet, det store Antal Krydsere til Varetagelse af dets vidtforgreneede Kommunikationslinier. England er interesseret i, at Kanonkalibrene holdes under de 15,2 cm., idet England saa i Overensstemmelse med Washington-Overenskomstens Bestemmelse om Armering af Handelsfartøjer med Kanoner til Maksimumskaliber

15,2 cm. kan lade sine mange hurtiggaaende store Handelsfartøjer indgaa i Handelskrydsertjenesten. Amerika krævede Kvalitet, Krydsere til Flaadebrug og som tillige er absolut overlegne armerede Handelsfartøjer. Det var paa disse forskellige Interesser i Antal og Styrke, at Konferencen strandede.

Med Hensyn til Washington-Krydser-Typen har Skæbnen spillet England et Pus, idet denne Type, som Amerika nu foretrækker og England ikke, i Virkeligheden blev Modetypen efter Washingtonkonferencen, fordi England allerede den Gang havde tre 10.000 ts. Krydsere færdige og to under Bygning.

Denne mislykkede Genève Conference skærpede paa betænkelig Maade Forholdet mellem England og Amerika; i December 1927 forelagde den amerikanske Regering et nyt Byggeprogram for Kongressen med en 5-aarig Byggeplan, hvorefter der skulde bygges 71 Skibe til et Beløb af 740 Millioner Dollars. Der rejste sig imidlertid en ikke ringe Modstand i U. S. A. imod dette Kæmpeprogram, man var klar over at dette vilde indlede en ny Rustnings Kæppestrid, og i sagkyndige Kredse var man vel ogsaa noget betænkelig ved, hvorledes man skulde faa denne Flaade bemanded med kvalificeret Personel. Forhandlingerne endte dog med, at man ikke pure forkastede Flaadeforslaget, men at baade Senat og Kongres i Februar 1929 vedtog den bekendte Krydserlov, hvorefter der i Løbet af 5 Aar skulde bygges 15 Krydsere og 1 Hangarskib. I Krydserloven paapegedes stærkt det fuldstændige Misforhold, der er mellem Englands og Amerikas nuværende Krydsertonnage, naar Paritetsprincippet skal lægges til Grund, og deri har Amerika ubestridelig Ret, noget andet er, om Paritetsprincippet i det hele taget er berettiget.

I Motiveringen til Krydserloven udtales iøvrigt, at Amerika burde have absolute Rettigheder som neutral Stat til frit at kunne drive legitim Handel med Ikke-

Kontrabande under en hvilken som helst Krig mellem andre Magter. Selv Senator Borah, den glødende Forkæmper for Kellogg-Pagten, sluttede sig til Mr. James Reed's fra Missouri's Forslag om, at det maatte anses for rettest at afslutte enkelte Aftaler med andre Sømagter om Amerikas Rettigheder som neutral Stat, fremfor at gaa til en almindelig international Konference om almindelige Regler for Søkrigsførelsen. Senatet vedtog ogsaa Krydserloven med saadanne Tilføjelser efter Reed's Forslag.

Da Senator Reed spiller en fremtrædende Rolle under Flaadeforhandlingerne og blandt andet er Medlem af den amerikanske Delegation ved den forestaaende Flaadekonference skal følgende bemærkelsesværdige Udtalelse af ham fra Flaadedebatten om Krydserloven anføres:

»I Løbet af 500 Aar har England opstillet det Grundprincip som sin gode Ret at beherske Søen og i Tilfælde af Krig at gennemføre en konsekvent Handelsafspærring.

Det er et gammelt Stridsspørgsmaal, og jeg har til Hensigt at belyse det nærmere. Medens England atter og atter tvinges til at maatte give efter, vendte det under den sidste Krig atter tilbage til den krasseste Form. Tidligere havde det indskrænket sig til Beslaglæggelse og Undersøgelse, hvor det drejede sig om Krigsammunition og Soldater. I denne Krig erklærede Storbritannien imidlertid alt for Kontrabande, som var nødvendigt for at Mennesker kan klæde sig, spise eller alt hvad Mennesker iøvrigt behøver, være det sig i Krig eller i Fred. England tog vore Skibe, spærrede Nordsøen, udlagde sine Miner, anviste os Sejlrender, som vi maatte sejle igennem, og sagde til os, at hvis vi afveg derfra, vilde vi blive sprængt i Luften. Vore Ladninger, der var bestemt til neutrale Havne, blev beslaglagt, og England forlangte, at Ejerne skulde bevise, at de ikke anløb fremmede Havne, hvorfra Varerne ved Omladning kunde naa

Tyskland. Efter at England saaledes var gaaet i Gang med at udsulte Tyskland ved paa ødelæggende Maade at blande sig i vor og andre Neutrales Handel, tvang det Tyskland til at gribe til lignende Modforholdsregler, og disse Forholdsregler var det, som sluttelig tvang os ind i Krigen.«

Det er den samme Tankegang, som gaar igen i den i Juni Hæftet 1929 af Tidsskrift for Søværnen citerede Artikel af Henry Simonds.

Senatoren udtalte derefter, at kun hvis Krig blev begrænset til kun at angaa de deri direkte implicerede Parter, var der Haab om at begrænse den.

Som jeg senere skal komme ind paa er hele denne Tankegang stik i Modstrid med Folkeforbundspagtens Solidaritetstanke.

Der foregik nu en yderst interessant Strømkæntning i Englands Udenrigspolitik. Træt af Tovtrækkeriet med Amerika faldt England tilbage til sin gamle europæiske Alliancepolitik og til de gamle diplomatiske Metoder og indledede hemmelige Forhandlinger om Nedrustningsprincipperne med Frankrig. Indenfor Nedrustningskommissionen stod Striden om de landmilitære Personel- og Materielreserver, imellem Værnepligtsstater og Hvervningsstater, og skønt England hører til de sidste, gik det dog over paa fransk Side og støttede Frankrigs Standpunkt; dette har England dog i Aar atter forladt og staar saaledes nu paa, at Reserverne bør indgaa med visse Kvota i Beregningerne. Der blev ikke ringe Opstandelse, da Chamberlain den 30. Juli 1928 gav Meddelelse om de fransk-engelske Aftaler, hvorefter Frankrig havde givet noget efter for Englands Ønsker i Undervandsspørgsmaalet, og som skulde være Indledning til Forhandlinger med andre Magter. Chamberlain mødte imidlertid betydelige Vanskeligheder baade hjemme og ude og maatte til sidst erklære de fransk-engelske Aftaler for døde og magtesløse. Sagen vakte pinlig Opmærksomhed i Ame-

rika, og dette tog nu atter Téten. Først proponeredes Kellogg-Pagten, og denne havde unægtelig en betydelig Succes, dens moralske Tendens fandt Statsmændene uskadelig og Demagogerne velsmagende, i det hele var den behagelig fri for Realitetskrav. Men med Kellogg Pagtens Orakelord som Paaskud fremkom den amerikanske Delegerede Gibson i April 1929 med et Nedrustningsforslag i den forberedende Nedrustningskommission, hvori han foreslog positive Nedrustningsforanstaltninger gennemført efter en meget kompliceret Skala, hvori Tonnage, Aktionsradier, Skyts, Pansring og Luftmateriel indgik. For at prøve Sagen, lovede han at støtte det fransk-engelske Standpunkt vedrørende Reserverne. Ogsaa dette Forslag fik en vis Succes i England, dog vist mest fordi man i stigende Grad ønskede at komme til en Forstaaelse med U. S. A.; der rejste sig en stærk Stemning for at genoptage Forhandlingerne, og Chamberlain udtalte i Underhuset sin Beredvillighed hertil.

Det næste epokegørende blev de engelske Valg, der umiddelbart efterfulgtes af den store Erstatnings Konference i Haag. Der kom nu nye Mænd til Roret i England, som ikke var bundne til de senere Aars Forhandlinger, men til Gengæld til store Valgløfter, hvori blandt Løsning af det engelsk-amerikanske Flaadespørgsmaal og de engelsk-russiske Tvistigheder; ligesaa vanskelige Spørgsmaal forelaa i Forholdet mellem Ægypten og Storbritannien og mellem dette og Indien og sidst og ikke mindst i Beskæftigelsesproblemet i Hjemlandet. Ved sin Optræden i Haag markerede Finansminister Snowden stærkt Englands selvstændige diplomatiske og finansielle Stilling overfor Frankrig og høstede megen Anerkendelse herfor ved sin Hjemkomst. Ikke slet saa glat gik Forhandlingerne med Rusland, idet Sovjetrusland krævede Optagelse af den diplomatiske Forbindelse, uden at Gældsspørgsmaalet med videre klaredes. Men det

interessanteste for vort Emne blev Forhandlingerne mellem U. S. A.'s Gesandt, General Dawes og Premierminister Mac Donald, hvilke Forhandlinger senere fortsattes mellem Præsident Hoover og Mac Donald i Amerika.

I den amerikanske Presse udtaltes det mere aabenlyst end nogensinde tidligere, at nu skulde Kampen gennemføres om Paritet og om Frihed paa Havene — intet mindre —. Man hævdede, at Amerika ret beset var blevet tvunget ind i Verdenskrigen, og skønt den direkte Aarsag var den tyske Undervandsbaads-Krigsførelse, saa var den dybere liggende Grund for denne, Englands uberettigede lovstridige Behandling af de neutrale for at gennemtvinge Hungerkrigen. Betegnende er saaledes Præsident Hoover's Tale i Washington paa Vaabenstilstandsdagen den 11. November 1929, hvori han fremhæver, at »Udsultningen bør afskaffes som Krigsvaaben«. Senere siger han: »Jeg har i mange Aar paa Grundlag af personlige Erfaringer været af den Overbevisning, at Levnedsmiddelskibe bør sejle frit i Krigstid; Tiden er nu kommet til at afskaffe Udsultning af Kvinder og Børn som Krigsvaaben«.

Ved en Banket i Pilgrim-Klubben den 24. November 1929 udtalte den tidligere amerikanske Statssekretær Kellogg, den berømte Pagts Fader: »Det tilkommer ikke længere een eller to Nationer at beherske Verden. Herredømmet over Havet er nu en umulig Drøm«.

Mac Donald holder sine Taler ganske svævende om dette Punkt, saaledes dementerede han paa samme Dag, den 11. November, ved en Banket i Guildhall, at den forestaaende Flaadekonference officielt skulde beskæftige sig med Søretsspørgsmaal, da England og Amerika ikke ønskede at komplicere den i Forvejen vanskelige Dagsorden med saa vidtgaaende Spørgsmaal. Senere hylder han det hele ind i Lyrik, idet han siger: »Naar de betænker, at Problemet Frihed paa Havene først kan blive akut, naar Krigshornet gjalder, saa kan alle fornuftige

Mennesker indse, at Løsningen bestaar deri, en Gang for alle at bringe Krigshornet til Tavshed», Det vil paa almindelig dansk sige: »Det nytter ikke at snakke om Folkeret, før vi ser Forholdene an i Krigstid.»

Yderligere sagde han; »Enhver af os, der kæmper i Fronten for Freden, maa faa det Indtryk, at det er som om den store Offentlighed der ude i Stedet for at ville frygte for Krigen frygter for Freden.

Saadanne Spørgsmaal som »Havenes Frihed« kan ikke rendyrkes førend de gamle Følelser, den gamle Tænke- maade og de gamle Verdensanskuelser er svækkede, og den offentlige Mening vil bryde Rygraden paa de gamle Traditioner.»

Skønt Amerika med dets Præsident i Spidsen Gang paa Gang har udtalt, at Spørgsmaalet »Frihed paa Havene« skal løses, saa synes England altsaa atter ligesom i Versailles 1918, ved Washington- og ved Genèvekonferencerne at søge at komme udenom det prekære Spørgsmaal om Havenes Frihed, og England har, som nævnt, opnaaet, at dette ikke vil blive rejst paa den forestaaende Flaadekonference; dette er flere Gange blevet bekræftet ogsaa fra amerikansk Side, bl. a. af Præsident Hoover selv. Ikke desto mindre er og bliver dette Spørgsmaal dog Sagens Kerne.

[I December 1929 fremkom et i denne Forbindelse overordentlig interessant Dokument — en engelsk Hvidbog — der blev forelagt Parlamentet af den engelske Udenrigsminister, Mr. Henderson. Hvidbogen motiverer, hvorfor Regeringen har ment at burde underskrive den saakaldte fakultative Klausul.

Hvidbogens Titel er:

»Memorandum on the signature by His Majesty's Government in the United Kingdom of the Optional Clause of the Statute of the Permanent Court of International Justice.»

Et Afsnit heraf (Pag. 8—12) omhandler:

»Belligerent Rights and the Optional Clause«. Det

vil føre for vidt at anføre de deri fremsatte Betragtninger¹⁾, her skal kun anføres Resuméet i Pkt. 24, der lyder som følger:

1. Hans Majestæts Regerings Politik hviler paa Beslutningen om at opfylde dens Forpligtelser efter Folkeforbundspagten og Fredspagten.

2. Dersom disse Forpligtelser bliver opfyldt, kan vi ikke blive inddraget i Krig under Omstændigheder, hvor noget Medlem af Folkeforbundet kan kræve Rettigheder som neutral; kun Medlemmer af Folkeforbundet, som har undertegnet den fakultative Klausul, kan bringe os ind under dennes Regler for den permanente Domstol, og derfor kan ingen Tvist, opstaaet ved neutrales Besværinger over vor Flaade-Virksomhed, indankes for Domstolen. Argumenter baseret paa Forhold skabt ved den gamle Lov om Krigsførelse og Neutralitet er derfor irrelevante. (Fremhævet af Forfatteren).

3. Dersom der ikke desto mindre skulde opstaa nogen Tvist med et andet Medlem af Folkeforbundet angaaende det lovlige i særlige Forholdsregler, som vi har truffet, saa er det sandsynligt, at en saadan Tvist bedre lader sig bilægge af Folkeforbundsraadet end ved Domstolene, og vi er berettigede til at bringe den for Raadet, hvis vi ønsker at gøre det.

4. Hvis det System, der er bygget op ved Folkeforbundspagten og Fredspagten, bryder sammen, saa vil denne Katastrofe fuldt saa vel feje den fakultative Klausul bort.

Af ovenstaaende synes at fremgaa i hvor høj Grad, man nu er paa gyngende Grund, naar Talen er om Krigsførendes og Neutrales Rettigheder, Frihed paa Havene m. m. Opfattelse staar mod Opfattelse, det bliver vel som hidtil den stærkeres Ret, der til syvende og sidst kommer til at hugge den gordiske Knude over].

¹⁾ Se herom T. f. S. Februar-Hæfte 1930.

Indbydelsen til den forestaaende Flaadekonference i London, der skal samles den 21. Januar 1930, udsendtes fra London den 7. Oktober 1929 til de fem store Sømagter, der alle har modtaget Indbydelsen. I denne resumeredes de engelsk-amerikanske Aftaler, og den endte med en Udtalelse om, at det ligger den britiske Regering fjærnt at ville effektuere en ny Fremgangsmaade for sømilitære Nedrustninger, tværtimod haaber man, at det vil lykkes Konferencen at faa udarbejdet en Plan, der vil lette den forberedende Nedrustningskommissions og den senere almindelige Nedrustningskonferences Arbejde.

Efter hvad der forlyder er Storbritannien og U. S. A. enedes om følgende principielle Punkter:

1. Jævnbyrdighed skal udstrækkes til alle Skibsklasser.
2. England anerkender Amerikas Ret til at have flere Krydsere paa 10.000 ts. end England.
3. Amerika anerkender principielt Englands Ret til at have en større Krydserflaade end Amerika.
4. England og Amerika er enige om det betimelige i at afskaffe Undervandsbaade.

Med Hensyn til Slagskibene saa vil man formentlig kunne enes mellem England og U. S. A. om at sætte Aldersgrænsen op fra 20 til 25 Aar, der forlyder iøvrigt intet sikkert om, at disse Magter har tænkt sig at ændre Tallene paa Tonnage eller Kanonkalibre fra Washingtonkonferencen. I England hæver der sig Røster for at formindske Enkeltskibstonnagen og Kanonkalibrene til Fordel for Antallet af Skibe.

Hangarskibe har mig bekendt heller ikke været debateret denne Gang mellem de to Stater. (Det forlyder, at der nu er Forhandlinger om Nedsættelse af Tonnagen).

Krydserne. Der har været behandlet forskellige Forslag mellem England og Amerika, men det vil formentlig være tilstrækkeligt at nævne det sidste, der skal danne Grundlag for de videre Forhandlinger.

Herefter faar: Stor-Britannien: 50 Krydsere, 15 med 20 cm Kanoner, 35 med 15 cm Kanoner; ialt 339.000 ts. Amerika: 36 Krydsere, 21 med 20 cm Kanoner, 15 med 15 cm Kanoner; ialt 315.000 ts.

Disse Tal er selvfølgelig ikke vilkaarlige, de er afpassede efter den nuværende Bestand i Forbindelse med bestilt Materiel; de vil for England sige nogen Reduktion, for Amerika Oprustning i Forhold til det nuværende Antal. Absolut Enighed er man ikke naaet til, idet England ønsker, at U. S. A. reducerer Antallet af 10.000 ts. Krydsere fra 21 til 18; man har imidlertid ladet dette Punkt staa aabent, blandt andet fordi man først maa komme til Klarhed over, hvilke Krav Japan vil stille. Det kommer klart til Orde i det engelske Communique, hvori det hedder: „Vi bygger ikke imod de forenede Stater, og alt hvad de foretager sig i Retning af Flaadeforøgelse vil ikke fremkalde nogen engelsk Byggeplan. Men saafremt de amerikanske Byggeplaner har den Virkning, at de foranlediger andre Lande til at bygge, da er vi umiddelbart interesserede i de forenede Staters Nybygninger.“

Japan. Efter Telegram fra Tokio af 28. November har Bladet Osaka Asaki offentliggjort det japanske Kabinets Beslutninger vedrørende Japans Fordringer paa Flaadekonferencen. Disse skulde være følgende:

1. Den japanske Regering udtaler sig imod Afskaffelsen af Undervandsbaade.
2. Den japanske Regering fordrer Begrænsning i Bygning af Hangarskibe. Japans, Englands og Amerikas Bestand af Hangarskibe skal ikke overskride 20.000 ts.
3. Samtlige store Krigsskibe maa højst anvendes 25 Aar i Flaaderne. Derefter skal de udrangeres.
4. Den japanske Regering forlanger, at dens Krydserskibe i Styrke skal være lig 70 % af den amerikanske.

5. Den japanske Regering kræver, at Bygning af forskellige Befæstningsanlæg paa Søfronten skal forblive uberørt af Flaadekonferencen.

Af forskellige Kilder synes det at fremgaa, at Japan endvidere forlanger at blive ligestillet med England og Amerika i Undervandsbaadstonnage, og at det ønsker det engelske og amerikanske Tonnagetal for Krydsere nedsat, samt at det ønsker Indskrænkninger i Bestemmelserne for Omdannelse af Handelsskibe til Krigsøjemed.

Frankrig har ikke længere kunnet anvende Argumentet fra Genèvekonferencen 1927, nemlig at Spørgsmaalet rettelig bør behandles af Folkeforbundet, til ikke at ville gaa med; thi det er som nævnt proklameret, at hele Spørgsmaalet skal behandles i Folkeforbundet efter 5-Magts-Flaadekonferencen. Dette maa Frankrig holde paa, fordi det mener, at de land-, luft-, og sømilitære Forhold bør behandles under eet, og fordi Frankrig ønsker Sagens endelige Afgørelse i Folkeforbundet, hvor det kan paaregne et betydeligt Antal Staters Støtte. Det risikerer i modsat Fald at blive ligesaa isoleret stillet som ved Washingtonkonferencen. Det er at vente, at Frankrig vil gaa ud fra Programmet fra 1928, nemlig:

1. Bibeholdelse af Undervandsbaade.
2. Ret til selv at bestemme Behovet af lette Søstridskræfter.
3. Jævnbyrdighed med Italien i Middelhavet og med Tyskland i Atlanterhavet.

Der fremkommer antagelig ogsaa Forslag fra fransk Side om Reduktion af Washington-Tallene for Slagskibe.

[Den franske Regering har i Slutningen af December offentliggjort det Memorandum, som det har ladet overrække til de 4 andre i London-Konferencen deltagende Magter. I dette Memorandum henvises til, at efter den

franske Regerings Anskuelse maa man ved Londoner Flaadekonferencen enes om de Grundsætninger og Metoder, som maa anses for hensigtsmæssige for Afslutningen af en almindelig Overenskomst for Indskrænkning af Rustningerne.

I anden Del af dette Memorandum gøres Rede for de Grundprincipper, som den franske Regering vil følge ved de kommende Forhandlinger. Det drejer sig om følgende 4:

1. Den franske Regering paatænker at nedruste i Overensstemmelse med Folkeforbundspagtens Artikkel 8. Det er i Virkeligheden det eneste Grundlag, som ikke à priori forudsætter Anvendelse af matematiske Formler, og efter hvilket den forberedende Kommission i Genève har grundlagt sit Arbejde. Kun paa dette Grundlag kan der efter den franske Regerings Anskuelser ved London-Konferencen forberedes en brugelig Overenskomst for de Magter, der ikke er repræsenteret ved denne Konference.

2. De forberedende Arbejder i Genève har klarlagt, at der bestaar en nøje Sammenhæng imellem Nedrustningsbestræbelserne til Lands, til Søs og i Luften. Den franske Regering har allerede flere Gange erklæret, at et væsentligt Grundprincip for dens Politik er det nationale Forsvar, hvis Betydning alene fremgaar af Frankrigs geografiske Beliggenhed. Frankrig er Kontinental- og Sømagt, endvidere Hovedland for et over hele Jordkloden fordelt Kolonirige.

3. Under Hensyn til denne Kendsgerning er den franske Marines Opgaver fastlagt, som den franske Regering ikke kan tabe af Syne, naar det drejer sig om at fuldbyrde Folkeforbundspagtens Artikkel 8. Det franske Marinebudget er allerede væsentlig mindre end i 1913. Ud fra Viljen til den strengeste Begrænsning vil Frankrig ogsaa fremtidig ordne sit Behov og planlægge de nødvendige Kampkræfter.

I denne Forbindelse vil den franske Regering lægge afgørende Vægt paa Sikkerhedsgarantier med Forpligtelser til international Solidaritet imod en Angriber, saaledes som fastsat i Folkeforbundspagtens Artikel 16.

4. Ihukommende den betydningsfulde Indflydelse som Stillehavs-Overenskomsterne havde paa Resultatet af Washington-Overenskomsterne, forekommer det den franske Regering, at der paa et begrænset Omraade, som dog angaar de fleste europæiske Flaader, vil kunne opnaas Fremskridt. Forbindelsesvejene i Middelhavet har en Betydning for det engelske Verdensrige, som den franske Regering ikke undervurderer.

Denne Betydning er dog ikke ringere for Frankrig.

Men vil det være muligt at faa en Overenskomst bragt i Stand mellem Middelhavsmagterne om gensidige Garantier og Ikke-Angreb, til hvilken ogsaa de Magter — i Særdeleshed Spanien — vil slutte sig, der ikke er repræsenteret paa London-Konferencen?

Den franske Regering stiller dette Spørgsmaal, idet den principielt udtaler sig for en Overenskomst af denne Art.

Den har det oprigtige Ønske at komme til en Nedsættelse af de maritime Rustninger.]

Hvorledes Italien vil stille sig, er endnu ikke givet, det vil antagelig allertid kræve Jævnbyrdighed med Frankrig. Meddelelser fra Paris antyder dog, at de italienske Krav herom mere er et facistisk Prestige-Program end bundet i Realitetsfordringer. Noget tyder paa, at skønt Frankrig og Italien er Rivaler, saa vil de dog paa væsentlige Punkter holde sammen mod den angelsaksiske Blok for at opnaa, hvad de hver for sig og begge maatte ønske.

[I »Berlingske Tidende« af 3. Januar 1930 fandtes en yderst interessant Artikel af Italiens Statschef, Mussolini, om »Italien [paa Havet. Dets Flaadebehov og Stilling til Spørgsmaalet om Nedrustning til Søs«.

Af denne Artikel skal fremhæves følgende:

Efter at have nævnt, at Konferencen skal beskæftige sig med Begrænsning af alle Skibsklasser, udtales:

»Desuden er der en vid Mark for Debat om andre Emner, der staar i Forbindelse med Spørgsmaalet om Flaadestyrken, saasom Afskaffelse af Undervandsbaade, Skabelse af en ny Søret, Spørgsmaal angaaende Havenes Frihed, Levnedsmiddel-Lasters Ret til fri Passage og de Neutrales Rettigheder. Da den indbydende Magt imidlertid endnu ikke har udstedt nogen Dagsorden, vil en Forhaandsdebat om Emner, der allerede er taget op forskellige Steder i Verden kun være rent spekulativ.«

Senere udtales:

»Den italienske Delegation vil gaa til Konferencen villig til i Princippet at acceptere selv de mindste Tal, forudsat at Italien derved kommer til at staa lige med enhver anden Fastlandsmagt.« Efter at have paavist Flaademagtens Betydning for Italien og dets Villighed til at forlade Slagskibe, med mindre det bliver nødt til at renoncere derpaa ved at andre Nationer bygger, anføres:

»For en mindre Flaademagt maa Fastsættelsen af enhver Begrænsning derfor være under eet, saa den kan anvende denne Tonnage til Skibe af en Type, som passer for dens særlige Problemer. Begrænsningen maa være elastisk nok til at lade os vælge den Skibstype, som vi vil anvende Tonnage-Massen til.«]

Inden vi forlader Spørgsmaalet Flaadematerielaf-taler, synes det værd at understrege, at selv om man naturligvis ikke kan benægte, at man ved Tonnage- og Kaliberprincippet kan faa gennemført visse materielle Styrkeforhold, saa er Metoden dog yderst haltende. Kappestriden — baade hvad Materiel og Personel angaar — vil kunne fortsættes inden for de fastsatte, kvantitative Rammer. Det bliver nu Kvaliteten, der bliver afgørende. Som Professor Wilhelm Hovgaard redegør for

i en Artikel i Boston Evening Transcript af 27. September 1929 er der mange andre Forhold end de, der er inddraget i Flaadematerielaftalerne, der er afgørende for et Lands sømilitære Styrke i Relation til andre Lande. Afgørende er saaledes den militærgeografiske Beliggenhed i Forhold til Modstandere og Neutrale, Antallet af Baser, deres Art og Beliggenhed, industrielle Hjælpemidler, Handelsmarinens Størrelse og Art, andre Resourcer og Beholdninger, Personelorganisationen og Udrustningers Omfang. Et Søværns samlede Effektivitet afhænger fortrinsvis af, hvormeget der ofres i Penge paa det, og Professoren mener derfor, at det vilde være bedre at ordne Flaadespørgsmaalet ved at fastsætte sømilitære Budgetter for de enkelte Lande. Derved vilde man virkelig kunne opnaa de økonomiske Besparelser, der tilstræbes; det mener Professoren ingenlunde man opnaar ved Tonnagesystemet, tværtimod, nu vil man ofre saa meget som muligt af Penge inden for de givne Tonnage-Rammer, jvfr. saaledes Tysklands Budget paa ca. 200 Millioner Mark i Forhold til dets Flaadetonnage. Professoren er dog klar over, at Budgetmetoden ogsaa har sine Mangler, det er saaledes svært at kontrollere Budgetter, og det er meget forskelligt, hvad man kan faa for Pengene i de forskellige Lande.

Det er sikkert ikke muligt at finde et praktisk System, der tilfredsstiller alle Parter. Man forstaar Mr. Churchill, naar han for nylig udtaler, at alle disse Paritetsbestemmelser stadigt vil føre til Rivninger og Stridigheder — han siger, at han selv var medansvarlig for Washingtonoverenskomsten, men havde han vidst, hvor meget Sprængstof den indeholdt, havde han i høj Grad betænkt sig. Ikke uvittigt siger Sir Henry Russell i »Naval and Military Record«, at naar det baade fra britisk og amerikansk Side officielt erklæres, at en Krig imellem de to Stater er »utænkelig«, hvorfor blander Staterne sig saa i hinandens Flaadeprogrammer.

Det vil dernæst være af Interesse at overveje de storpolitiske og folkeretlige Konsekvenser, som Flaadekonferencen kan medføre. Det er selvsagt overmaade vanskeligt at vide, om Konferencen i det hele lykkes, og hvad Resultatet senere bliver; det afhænger blandt andet af, hvormeget Amerika og England sætter ind derpaa. Men efter det dramatiske Forspil, der har været opført af Præsident Hoover og Premierminister Mac Donald, synes det næsten at maatte blive en Prestigesag for de Herrer. Mr. Mac Donald har utvivlsomt Stemningen bag sig i England, den britiske «common sense» gaar imod et militært Modsætningsforhold til de forenede Stater, dels fordi det er for dyrt at kapruste, men navnlig fordi man indser, at der er overordentlig meget at tabe, men ikke noget at vinde ved en Krig med Amerika. Der er Vanskeligheder nok med det daglige Brød indadtil, og udadtil med Indien, Irak, Ægypten, Sydafrika og andre. England hører efter Verdenskrigen til «the satisfied powers», det er mæt og har Fordøjelsesvanskeligheder i Modsætning til Japan, Italien og Tyskland. Maaske regner man ogsaa med, at der er lang Vej hjem, naar hele Spørgsmaalet kommer til Folkeforbundet, der kan komme mangen en Kæp i Hjulet.

Som før nævnt søger England at holde Spørgsmaalet om «the freedom of the seas» hen, meget tyder paa, at man har taget en storpolitisk Parade ved at tilbyde en vel camoufleret engelsk-amerikansk Alliance, noget i Lighed med den ophævede engelsk-japanske. Men England staar jo ingenlunde frit, det er blandt andet bundet til Locarno-Overenskomsterne, og helt naturligt er en britisk-amerikansk Alliance ikke, dertil er Handelskonkurrencen, f. Eks. Oliekrigen, for fremtrædende. Men sidst og ikke mindst er England bundet til Folkeforbundets Solidaritetstanke, og denne synes ganske uforenelig med Amerikas udtalte Krav om at forbeholde sig Ret til, uafhængigt af Domstolen i Haag og

af Nationernes Forbund selv, i Krigstid at afgøre, hvem der er Angriber og hvem ikke (jvfr. Sir John Fraser's Udtalelse til Sunday Times af 20. Oktober 1929) og Amerikas Ønske om at afpasse sin Handel og Vandel derefter.

Skal Englands Søkrigsførelse indstilles herefter, saa lammes paa føleligste Maade hele dets aarhundredgamle Handlefrihed paa Søen og Stor Britanniens diplomatiske Frihed. Man søger derfor ogsaa fra britisk Side at gøre Amerika begribeligt, at ogsaa dette kan faa Brug for en elastisk Fortolkning af Folkeretsreglerne, særligt vedrørende Handelsblokade og Tvangsforanstaltninger overfor neutrale, blandt andet under Konflikter med Mexico eller med A B C Staterne. Overfor Japan kan Handelsblokade og Handelskrydserkrig ogsaa blive det eneste anvendelige Vaaben, da Invasionsforetagender paa de vide Afstande er overordentlig vanskelige.

Men der kan ogsaa tænkes Situationer, hvor Amerika kan være interesseret i at gaa sammen med England i en Indeslutning fra Søen af europæiske Stater.

Lad os rent eksempelvis tænke os følgende Situation: Der udbryder en Bolschevik-Opstand i Lithauen, der efterfølges af en russisk Invasion; samtidig udbryder der Borgerkrig i Polen, hvorefter Tyskland rykker ind i Korridoren. Tyskland erklærer, at det ingenlunde vil angribe Polen — efter Kellogg Pagten er der aldrig nogen, der udsætter sig for at være Angriber — det vil blot beskytte tyske Borgere og Interesser og sikre Forbindelsen med og beskytte Østpreussen. Amerika siger, at det hele ikke vedkommer dem, de handler videre; England indtager samme Standpunkt og gør Frankrig opmærksom paa, at Stor Britannien som Medunderskriver af Locarno-Traktaterne ikke kan billige noget Angreb paa den tyske Vestgrænse eller en fransk Gennemmarch gennem Tyskland, Frankrig mener at maatte komme

Polen til Hjælp. England-Amerika etablerer derefter begge Handelsblokade mod Frankrig.

Dette er som sagt kun et konstrueret Eksempel.

Men i alle Tilfælde, interessant er det at gennemtænke de folkeretlige Konsekvenser af Amerikas nuværende Standpunkt, det strenge Neutralitetskrav — dets Krav om »business as usual«, (som Churchill sagde i Guildhall den 9. November 1914). Man skal imidlertid være mere end Folkeretslærd for at kunne bringe disse Krav i Overensstemmelse med Folkeforbundets Solidaritetstanker og disse igen i Overensstemmelse med Haagerkonventionerne af 1907's Regler for neutrale og krigsførende. Det er, saa vidt jeg kan skønne, Princip mod Princip — lutter Uklarhed. I en Leder i »Dagens Nyheder« af 19. November 1929 udtales om den Tale, som Hoover holdt den 11. November: »Det interessanteste, det mest betydningsfulde ved Talen, er, at med den omstyrter Præsident Hoover alle de Principper, hvorpaa Folkeforbundets Nedrustningspolitik i 10 Aar har bygget.

Solidaritetsideen røg i Luften den 11. November 1929.

De kan begynde forfra i Genève.»

Det forekommer mig, at der er megen Sandhed i dette.

Flaadekonferencens Forløb og hele den storpolitiske Udvikling er selvsagt af allerstørste Interesse ogsaa for os, blandt andet fordi Danmark og de smaa Østersølande stadig med spændt Opmærksomhed maa følge Styrkeforholdene mellem Østersø- og Vestmagter. Fører Konferencen til det Resultat at baade Frankrig og England gaar med til Flaadereduktioner, og bliver Rusland og Tyskland uberørt af disse, Rusland fordi det holder sig udenfor eller fastholder sine Krav fra Rom, — og Tyskland fordi det hævder, at det i Forvejen er nedrustet til Minimum og derfor er udenfor Diskussionen, ja saa

følger umiddelbart deraf, at disse to Staters sømilitære Stilling relativt styrkes. Danmark vil derved i højere Grad komme til at ligge inden for de to Østersømagtlers — specielt Tysklands — Magtsfære. Det er vanskeligt at se andet end, at en relativ Svækkelse af Vestmagternes Flaader vil betyde en Fare for Verdensfreden, og det synes mig ligesaa indlysende, at en yderligere Svækkelse af vor egen Flaade vil være endnu et alvorligt Faremoment. Den engelske Flaade er Randstaternes Haab, den franske Hjælp Polens; alle de smaa Østersøstater — ogsaa Sverige — maa sætte sit Haab til, at vi for-
 maar at holde Vejen til Østersøen aaben.

Den forhenværende Diplomat og Redaktør, nu meget anerkendte svenske Forfatter, Rütger Essén, skriver i sin nylig udkomne Bog »Europas Tillfriskande« følgende: »Opretholdelsen af et forholdsvis betydeligt dansk Søforsvar er imidlertid af største Værdi, ikke blot for Danmark selv, men ogsaa for dets nærmeste skandinaviske Slægtning og de øvrige baltiske Lande. Men den danske Marines Opgave kan i Fremtiden aldrig blive at medvirke til Østersøens Lukning, men tværtimod at modsætte sig Forsøg herpaa.«

Bortset fra, at man »aldrig skal sige aldrig« — det farlige heri turde være bevist af Historien, — saa er Udtalelsen klar og rammende.

Det er omtalt, at Admiral Jellicoe, som næppe nogen vil bestride, er en maadeholden og nøgtern Flaadeautoritet, har krævet 70 Krydsere, og nu synes England at ville gaa ned til 50; det er en Reduktion paa 30 % under det, han ansaa for paakrævet. Resultatet synes derfor at maatte blive, at nogle Zoner maa svækkes til Fordel for andre, og meget synes at tale for, at de strategisk vigtigste Tyngdepunkter for England: Middelhavet og Østen vil gaa forud for Østersøen. I det hele maa man vist regne med, at England vil blive mere utilbøjelig til at blande sig i kontinentale Stridigheder. Tankevækkende er

saaledes en Udtalelse af J. L. Garvin i Observer af 15. Oktober d. A.: »Skulde Amerika forblive neutral under Kellogg Pagten, kan Storbritannien ikke indlade sig paa en Interventions Udgifter, Blod og Usikkerhed. Dette bliver nu et fundamentalt Punkt blandt britisk Politikks uskrevne Love.» England dekontinentaliserer sig.

Dette vil betyde et Tilbagetog fra Locarnopolitikken og kan give de smaa Østersøstater tunge Tanker.

Bliver Resultatet af Konferencen ogsaa dette, at den franske og italienske Flaade gøres jævnbyrdig, ja saa bindes ogsaa den franske Flaade stærkt til Middelhavet, og Hjælpen ad Søvejen til Polen turde blive mere og mere problematisk. Polen forbereder sig derfor ogsaa, ligesom de smaa Østersøstater, undtagen Danmark, paa at maatte klare sig bedst muligt selv. Jeg mindes en engelsk Stabsofficers Udtalelse til en dansk Søofficer inden Verdenskrigen: »Better help yourself, you will be left in the cold.«

Det maa haabes, at den danske Nation vil forstaa, at saadan kan Situationen atter blive.

Spørgsmaalet om »Friheden paa Havene« vil nok snart dukke op igen i mindre camoufleret Form, og her bliver det interessant at se, hvorledes Danmark vil stille sig i Diskussionen.

Efter den Behandling de smaa neutrale Stater og specielt Danmark tidligere har faaet, er der tilsyneladende god Grund for os til at kæmpe Side om Side med Amerika for de neutrales Rettigheder paa Havet.

Paa den ene Side har vi saaledes Grund til at ønske den britiske Handelsfrihed paa Havet beskaaret, men paa den anden Side har vi al Grund til at ønske, at den engelske Flaade maa bevare sin Styrkeoverlegenhed overfor de store Østersøstater.

Men Spørgsmaalet er endda vanskeligere endnu; thi ikke alene maa England være overlegen i Styrke,

men det maa ogsaa kunde føre Søkrigen paa en saadan Maade, at Modstandere paa Kontinentet maa frygte derfor. Men hvad bedre Middel har England end Handelsblokaden, og naar England skal gennemføre Handelsblokaden, maa de neutrale ogsaa inddrages derunder, thi ellers bliver den illusorisk. Med andre Ord — vore neutrale Handelsinteresser gaar imod vore Eksistensinteresser.

Dette er et virkeligt Dilemma.

Imidlertid drejer Flaadekonferencen sig jo nu alene om en Nedrustning af Vestmagterne, og derfor kan jeg som Konklusion udtale, at jeg ikke ser, at Danmark har nogen strategisk Interesse i, at Flaadekonferencen fører til det Resultat, at Vestmagtflaaderne relativt svækkes; men man kan trøste sig med, at selv om der her naaes Aftaler, saa skal disse jo, som uævnt, senere behandles i Folkeforbundet sammen med land- og luftmilitære Problemer og de mindre Staters Flaadespørgsmaal. Hvor meget der saa kommer ud af det hele, ja det har vi 10 Aars Erfaringer for.

Det er jo muligt, at nogle af Staterne af fri Vilje, altsaa uden Folkeforbundsbeslutning og Ratification, retter sig efter, hvad man nu kan enes om paa Flaadekonferencen; men det er heller næppe sandsynligt, og det bliver i alt Fald uden Forbindende.

Sprænges Flaadekonferencen, bliver Resultatet imidlertid ogsaa negativt for Danmark, thi det vil sikkert forøge Spændingen og Mistilliden mellem Landene og derved forringe Verdensfreden.

Det bliver i alle Tilfælde yderst interessant, hvad der saa end sker.

Tabel¹⁾ over færdigbyggede Krigsskibe i 1921 og 1928, samt Skibe under Bygning 1928.

	Slagskibe	Slagkrydsere	Krydsere				Flotilleledere	Jagere	Torpedobaade	Minestrygere	Ubaade	Hangarskibe
			10000 ts. og derover	10000-8000 ts.	8000-6000 ts.	Minde						
Storbritannien	{ 1921	23	8	3	2	49	15	185	68	29	89	4
	{ 1928	16	4	1	4	2	41	17	150	•	31	55
	{ u. B.	•	•	10	3	•	•	1	8	•	2	12
U. S. A.	{ 1921	36	•	8	4	2	16	•	278	•	44	103
	{ 1928	18	•	8	13	•	11	•	309	•	42	121
	{ u. B.	•	•	8	•	•	•	•	•	•	•	3
Japan	{ 1921	12	7	•	1	2	29	•	84	19	17	23
	{ 1928	6	4	•	5	6	24	•	114	•	4	65
	{ u. B.	•	•	6	•	•	•	•	12	•	2	12
Frankrig	{ 1921	11	•	7	2	1	5	1	70	58	26	48
	{ 1928	9	•	6	3	4	3	7	45	7	26	44
	{ u. B.	•	•	3	2	1	•	12	19	•	•	46
Italien	{ 1921	10	•	3	•	•	10	8	52	97	3	65
	{ 1928	5	•	3	•	1	9	11	64	47	48	45
	{ u. B.	•	•	2	•	•	4	12	3	•	•	18
Spanien	{ 1921	3	•	1	1	2	4	•	7	24	•	5
	{ 1928	2	•	1	1	5	4	1	7	22	•	16
	{ u. B.	•	•	•	2	•	•	3	6	•	•	6
Tyskland	{ 1921	8	•	•	•	•	6	•	16	16	35	•
	{ 1928	8	•	•	•	1	7	•	17	16	35	•
	{ u. B.	•	•	•	•	3	•	•	12	•	•	•
Rusland	{ 1921	13	•	3	•	6	1	•	98	7	30	36
	{ 1928	5	•	•	•	4	•	•	77	6	20	24
	{ u. B.	•	•	•	•	2	•	•	•	•	7	•
Sverige	{ 1921	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	{ 1928	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	{ u. B.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Finland	{ 1921	•	•	•	•	•	•	•	•	6	7	•
	{ 1928	•	•	•	•	•	•	•	•	6	17	•
	{ u. B.	•	•	•	•	•	•	•	•	2	•	4
Polen	{ 1921	•	•	•	•	•	•	•	•	6	•	•
	{ 1928	•	•	•	•	•	•	•	•	5	4	•
	{ u. B.	•	•	•	•	•	•	•	•	2	0	•
Norge	{ 1921	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	{ 1928	•	•	•	•	•	•	•	•	4	38	3
	{ u. B.	•	•	•	•	•	•	•	•	3	29	•

¹⁾ Udarbejdet efter Marinealminakker m. m.

Engelsk Admiralitets Opgivelse. Færdigbyggede
Skibe 1929.

	England	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet Unionen	Tyskland
Slagskibe	16	18	6	9	4	4	8
Slagkrydsere.....	4	"	4	"	"	"	"
Krydsere	52	32	34	15	14	4	8
Mineudlæggere	1	"	3	"	"	"	"
Kystpanserskibe	3	1	"	"	"	"	"
Hangarskibe	7 ¹⁾	3	5	1	1	"	"
Flotilleledere	16	"	"	7	11	"	"
Jagere	140	309 ²⁾	101	54	65	32	24 ⁶⁾
Torpedobaade	"	"	"	7	43	6	7
U-Baade	52	122	69	52	45	15	"
Sloops	31	"	"	8	23 ³⁾	4	"
Motortorpedobaade..	6	"	3	3	104	25	"
Kanonbaade-Avisos .	"	11	3	46	7	2	2
Flodkanonbaade	18	11	8	10	2	6	"
Ministrygere	33	42	10	2	44 ⁴⁾	20	32

¹⁾ Iberegnet 1 Krydser under Ombygning til Hangarskib og 1 Hangarskib, som ikke er opført i Flaadelisten.

²⁾ Iberegnet 14 Fartøjer, udstyrede som Mineudlæggere og 25, anvendt som Vagtskibe.

³⁾ 4 af disse Fartøjer er Mineudlæggere.

⁴⁾ 6 af disse er baade Mineudlæggere og Ministrygere.

⁵⁾ Klassificeret i Tyskland som store Torpedobaade.

Skibe under Bygning 1929.

	England	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet Unionen	Tyskland
Slagskibe	•	•	•	•	•	•	1
Krydsere	9	8	7	4	4	2 ¹⁾	4
Mineudlæggere	•	•	1	1	•	•	•
Hangarskibe	1	•	•	1	•	•	•
Flotilleledere	2	•	•	12	12	•	•
Jagere	18	•	10	8	4	•	3 ²⁾
U-Baade	18	2	8	40	10	•	•
Sloops	4	•	•	2	•	•	•
Motortorpedobaade..	•	•	•	2	4	•	•
Flodkanonbaade....	1	•	2	1	•	•	•
Ministrygere.....	2	•	2	•	•	•	•

1) Planlagt før Revolutionen. Arbejdet gaar langsomt og er undertiden helt stoppet.

2) Klassificeret i Tyskland som store Torpedobaade.

Planlagte Nybygninger.

	England	U. S. A.	Japan	Frankrig ¹⁾	Italien	Sovjet Unionen	Tyskland
Budgetaar	1929	1929	1931-1932	1928-1930	1928-1929		1925
Slagskibe	•	•	•	•	•	•	3
Krydsere	3	15	•	1	•	•	•
Mineudlæggere	•	•	1	•	•	•	•
Hangarskibe	•	1	1	•	•	•	•
Flotilleledere	1	4	•	12	•	•	•
Jagere	8	8	8	•	4	•	•
U-Baade	6	4	4	13	9	•	•
Sloops	6	•	•	4	•	•	•
Motortorpedobaade..	•	•	•	5	•	•	•

1) Paa indeværende Budget er opført Bevillinger til 1 Krydser, 6 Flotilleledere, 6 U-Baade af 1. Klasse, 1 U-Bandsmineudlægger, 2 Sloops.

The first part of the report
 deals with the general
 situation of the country
 and the progress of
 the war. It is
 followed by a
 detailed account of
 the operations of
 the army and
 the navy. The
 report concludes
 with a summary
 of the results
 of the campaign.

The second part of the report
 deals with the
 financial situation
 of the country. It
 contains a table
 showing the
 receipts and
 expenditures of
 the government
 for the year. The
 table is as follows:

Item	Amount
Receipts	£1,000,000
Expenditures	£800,000
Surplus	£200,000

The report also
 contains a
 list of the
 names of the
 officers and
 soldiers who
 were killed
 during the
 campaign.

D. S. O. K.'s FLAADEPROGRAMUDVALGS BETÆNKNING.

Orienterende Betragtninger.

De Overvejelser, som Flaadeprogramudvalget har lagt til Grund for Udarbejdelsen af sin Flaadeplan, har været af saavel strategisk-taktisk som teknisk og økonomisk Art.

Udvalget har ønsket at løse sin Opgave ud fra rent saglige Betragtninger og ud fra det naturlige Synspunkt, at Flaaden skal kunne løse sin Del af et virkningsfuldt Forsvars Opgaver, samtidig med at de økonomiske Midler, der maa medgaa til Opretholdelse af en saadan Flaade, bliver saa lave som overhovedet muligt. Man har derved maattet give Afkald paa adskillige Ønsker, som forsaavidt kunde have sagkyndig militær Berettigelse, men Udvalgets Ønske i Retning af at fremkomme med en Flaadeplan, der i økonomisk Henseende er saa beskeden som forsvarligt, har været afgørende for det endelige Resultat.

I sine strategiske Overvejelser er Udvalget kommet til det Resultat, at Flaadens Hovedopgave nu som hidtil maa være, at bidrage til at opretholde Danmarks Eksistens specielt ved Forsvaret af Sjælland, og at Hovedvægten derfor maa lægges paa Adgangene til Sundet og Store-Bælt og selve disse Farvande, som flankeres af Sjælland.

Den militær-politiske Udvikling efter Verdenskrigen synes at have bevirket, at man i højere Grad end tidligere maa have sin Opmærksomhed henvendt paa Sun-

det, fordi det maa formodes, at de Magter, der kan forventes i særlig Grad at have Interesse i den frie Passage gennem Adgangene til Østersøen, vil være mest interesseret i, at Sundet holdes aabent af følgende Grunde:

Passagen herigennem er den korteste Forbindelsesvej til Østersøens østlige Del og hermed til Sveriges Østkyst, Randstaterne og Polen.

Paa Forbindelsesvejen gennem Sundet ligger København, som i givet Tilfælde vil være af største Betydning dels som Basis for Hjälpemagter, dels for Forsvaret af Sjælland, særligt hvad angaar Tilførsler hertil baade Vest fra og fra Sverige.

Medens Passagen gennem Store-Bælt fører forbi en Række danske Øer — hvoraf flere saasom Langeland og Lolland, der ikke er paaregnet forsvaret af Hæren, er forholdsvis lette at besætte for Magter, der maatte ønske at lukke Store-Bælt — og videre Øst paa fører forbi tysk Territorium og igennem det relativt smalle Farvand Syd for Gedser-Rev, saa flankeres Sundet udelukkende af Sjælland (med Amager) og af Skaane, hvilke Landsdele kan paaregnes energisk forsvarede.

Den Omstændighed, at Sverige maa formodes at have parallelt løbende Interesser med Hensyn til Sundet, forøger i betydelig Grad Betingelserne for et virksomhedsfuld Forsvar af dette.

Endelig har Udviklingen af Skibsmateriellet, hvor Hovedvægten i de senere Aar er blevet lagt paa de relativt lettere Fartøjstyper som Krydsere, Flotilleledere, Jagere, Undervandsbaade og Hangarskibe, i Forbindelse med Drogdens og nu Flinterendens paatænkte Uddybning bevirket, at Sundet har faaet forøget strategisk Betydning.

Imidlertid medfører denne forøgede Betydning ikke, at man ikke ogsaa skal tage andre Farvandsafsnit i Betragtning, og i Særdeleshed vil Store-Bælt stadig spille en Rolle, særlig hvis der er Tale om Invasionsforetagender til Sjælland Syd fra. Thi hvis saadanne udgaar fra Øster-

søhavne Vest for Femern til Sjællands Vestside, er Passagen ad Store-Bælt den korteste, og som Følge af dette Farvands Karakter og den naturlige Basis og Flankestilling, som forefindes for den danske Flaade i Smaalandsfarvandet, vil vor Flaade have gode Betingelser for rettidigt og med Kraft at kunne imødegaa fjendtlige Invasionsforetagender mod Sjællands Vestside.

Ovenstaaende Betragtninger kan saaledes resumeres deri, at Passagerne gennem Kattegats Østerrende og videre gennem Sundet har sin store Betydning som den vigtigste Forbindelsesvej til Østersøens østlige Del og til København, medens Store-Bælt navnlig faar Betydning, hvor Talen er om Angreb mod Sjællands Vestside.

Udvalget er yderligere af den Mening, at disse to Gennemsejlingsfarvandes saavel militær-geografiske som maritimt-kommercielle Betydning er steget stærkt efter Verdenskrigen, dels fordi det Balanceforhold, der før og under denne var tilstede mellem Øst- og Vestmagternes Flaadestyrker, og som var medvirkende Aarsag til, at Danmark holdtes uden for Krigen, ikke længere forefindes, dels fordi de nydannede Østersøstaters Eksistens og Handelssamkvem med den øvrige Verden i en helt anden Grad er afhængig af Forbindelsen med Vestmagterne, end da de var Dele af de to store Østersøstater.

At vore Gennemsejlingsfarvande saaledes baade i Kraft af deres store Betydning som Færdselsveje for det internationale Samkvem og paa Grund af deres rent militær-geografiske Betydning nu som før er strategiske Knudepunkter, har imidlertid bevirket, at man mulig i for høj Grad hidtil har regnet med, at vor Søkrigsførelse kunde indskrænkes til disse Farvandsafsnit.

Dette har ført til Forestillingen om, at Flaadens Optræden skal forme sig som en Art Stillingskrig i indre Farvandsafsnit uden egentlig Bevægelsesfrihed og uden den rette Udnyttelse af mere fremskudt offensiv Optræden, og man har i for høj Grad ment at kunne se bort fra, at vor Flaade ogsaa bør kunne løse de Opgaver, som nødvendigt paahviler den i Rigets øvrige Farvande, saasom at sikre Kysterne samt sikre Passagefrihed og Samkvem, Tilførsler igennem Kattegat, Udøvelse af Fiskeri m. v. for slet ikke at tale om Konvoyering samt Sikring af Rigets fjernere liggende Dele.

Denne i de sidste Decennier alt for begrænsede og ensidige Opfattelse af Flaadens Opgaver og Optræden har muligvis bidraget til, at Befolkningen har mistet Forstaaelsen af Søværnets Betydning.

Ved Vurderingen af Flaadens Betydning for det samlede Forsvar maa det endvidere erindres, at hvor Talen er om Øforsvaret af Sjælland, er Flaaden foruden at være det Værn, der frembyder den største og eneste Risiko ved Landgangsforetagender forinden Landsætningen tillige uundværlig for Hærens Opmarch til rette Tid og Sted.

Efter disse orienterende Bemærkninger skal Udvalget vedrørende den foreslaaede Flaadeplan udtale følgende:

Ved de Flaadeplaner, der har været fremme i de sidste halvt Hundrede Aar, har det været karakteristisk, at Farten er den af de militære Faktorer, som man har ment sig mest tjent med at slaa af paa, og man maa utvivlsomt vedblivende i Princippet foretrække de Fordele, der ligger i Armering og Beskyttelse (Pansring), for vore Flaadeenheder fremfor høj Fart.

Ikke desto mindre er det en Svaghed for den hurtige Placering, at der kun raades over begrænset Fart, og medfører Situationen, at de geografiske Betingelser

ikke som forudsat tvinger Modstanderen ind under Fartrestriktioner, kan Underlegenheden paa dette Punkt blive særdeles følelig for Flaadeledelsen.

Mod Luftfartøjer har man imidlertid Enheder, der med Hensyn til Fart er alt andet overlegne, hvorfor Flaaden gennem disse er i Besiddelse af det Middel til hurtig Rekognoscering, der er nødvendigt saavel under et egentligt Forsvar for Eksistensen som under Opfyldelsen og Varetagelsen af de traktat- og konventionsmæssige Militærforpligtelser, som paahviler Danmark.

Endvidere vil vort Forsvar under spændte Forhold kun have Muligheder for at gøre en Indsats i Retning af at dreje eller tvinge Begivenhedernes Udvikling i en Retning, der er i Overensstemmelse med den af den danske Regering i et saadant Øjeblik valgte Politik, saafremt det sker efter et Princip, som kan karakteriseres ved Ordene »Beredt og nærværende«, et Princip, hvis Betydning uddybes i samme Grad, som de danske militære Magtmidler maatte blive begrænsede.

Er man ikke beredt og nærværende, har man i hvert Fald forpasset Muligheden for under gunstige Betingelser at anvende det danske Forsvar som et Vaaben til Varetagelse af Landets vitale Interesser, og maa tage de forværrede Kaar, som i de allerfleste Tilfælde derefter vil følge.

Ud fra denne Betragtningmaade maa det forekomme øjensynligt, at et dansk Marineflyvevæsen maa kunne yde Flaaden og Forsvaret i Almindelighed en særdeles værdifuld Hjælp. Thi Forholdet er som bekendt saaledes, at Luftfartøjer i Løbet af nogle faa Timer vil kunne optræde over et hvilket som helst Sted inden for det egentlige Danmark og inden for de Omraader, i hvilke en dansk Regering kan have militær-politisk Interesse.

Dette er direkte afledet af Luftfartøjers høje Hastighed og af deres Evne til at bevæge sig direkte fra Punkt til Punkt over saavel Sø som Land.

Af disse Grunde har Udvalget ment dels vedblivende at anse det for forsvarligt at ansætte Skibstypernes Fart relativt lavt, dels at anse det for nødvendigt at foreslaa et stærkere Flyvevæsen end det eksisterende.

Valg af Typer og Antal Enheder.

Ved Udformningen af Flaadeprogrammet har Udvalget fulgt den Fremgangsmaade først at fastslaa hvilke Typer, der nødvendigvis bør indgaa i Flaaden, og dernæst fastsat Antallet af Enheder alt under Hensyn til Kravet om at holde Udgifterne saa lavt som muligt.

Det Resultat, Udvalget er kommet til, bygger paa mangesidige Overvejelser om, hvilke Krav Flaadens Op-gaver stiller, samt om særlige militær-geografiske Forhold, sandsynlige Modstandere, Søkrigsmateriellets Udvikling, Erfaringer fra Øvelser og Søkrigsspil, Søkrigsstudier m. v.

Hvad angaar Typevalget skal henvises til den efterfølgende Redegørelse for de enkelte Typer. Men iøvrigt skal følgende anføres:

Den første Betingelse for, at Flaaden skal kunne løse sin Hovedopgave, maa være, at hver Type for sig og Flaaden som Helhed er i Besiddelse af den fornødne Kampkraft og Sødygtighed afpasset efter vore nautiske og klimatiske Forhold, og man har ment at burde koncentrere sig om Materiel, der kan optræde under de flest mulige Forhold under Udnyttelse af vore specielle Farvandsforhold.

De forskellige Typer er tillige afvejet saaledes, at de er egnede til taktisk Samvirke ud fra den Opfattelse, at moderne Søkrigsførelse i stigende Grad stiller Krav om nøje Samvirke mellem de forskellige Vaabenarter.

Ved Fastsættelsen af Antal Enheder har Udvalget ment at burde regne med, at vore militær-geografiske

Forhold — imod alle Koncentrationsønsker — ofte vil tvinge til en Deling af vore Søstridskræfter, i første Række til de to sandsynligste Hovedafsnit Sundet og Store-Bælt. Forbindelsesvejen mellem disse sønden om Sjælland er let at blokere (Grønsund), og norden om er Vejen lang og udsat. Kun undtagelsesvis — f. Eks. under Samvirke med allierede Søstridskræfter — kan der regnes med en fuldstændig Koncentration.

Endvidere maa der regnes med Detacheringer til Løsning af Opgaver ude i Farvandene, samt med at Skibe kan være til Reparation, Brændselsfyldning o. a.

I Overensstemmelse med de anførte strategiske Anskuelser og for at give et klart Udtryk for sin Opfattelse af Nødvendigheden af taktisk Samvirke, er Forslaget til Flaadepleanen udformet saaledes, at Materiellet er opstillet i taktiske Delinger.

Denne Opstilling mener Udvalget vil være særlig hensigtsmæssig over for Offentligheden for klart at præcisere, at Søkrigsmateriellet ikke er at betragte som adskilte Typer, der opererer uafhængigt af hverandre, og af hvilke man kan nøjes med at anskaffe den ene eller den anden Type og dog erhverve sig en operationsduelig Flaade, men at en saadan for Danmarks Vedkommende nødvendigvis maa være sammensat af de af Udvalget krævede Typer, for at den taktiske Enhed i det hele kan faa den fornødne Kampkraft.

Dette maa gøres Offentligheden lige saa letfatteligt, som at en Hær maa bestaa af Divisioner sammensat af alle Vaabenarter.

Skulde en Rekonstruktion af Flaaden komme til at foreligge, vilde det ogsaa være rigtigst at opbygge den delingsvis — med den materielle S sammensætning, som i det efterfølgende foreslaas pr. Deling — blandt andet

for at Personellet snarest kan uddannes delingsvis i saadanne taktiske Enheder.

Resumé:

De Skibstyper, som Udvalget foreslaar er:

Artilleriskib
 Torpedobaad
 Undervandsbaad
 Mineskib
 Ministryger
 Motortorpedobaad (forsøgsvis)

samt Kongeskib, Opmaalingskib, Inspektionsskib, og Luftfartøjstyper:

Torpedoluftfartøj
 Rekognosceringsluftfartøj
 og Jagerluftfartøj

foruden Luftfartøjer til særlige Formaal og Skolebrug.

Den Flaadeplan, man skal fremsætte Forslag om, har følgende Sammensætning:

Til Løsning af Flaadens Opgaver kræves to Eskadrer, og hver af disse bør bestaa af 2 Delinger sammensat som i efterfølgende Skema anført.

	1. Eskadre		2. Eskadre		
	1. Deling	2. Deling	3. Deling	4. Deling	Ialt
A	1	1	1	1	4
T	3	3	3	3	12
U	3	3	3	3	12
Msk.	1	1	1	1	4
Mst.	3	3	3	3	12
	11	11	11	11	

Motorbaade til Forsøg. Inspektionsskibe, Opmaalingskibe, Kongeskib.

Luftfartøjer.

- 1 Flotille Torpedoluftfartøjer à 9
 1 — Rekognosceringsluftfartøjer à 9
 1 — Jagerluftfartøjer à 9

foruden Luftfartøjer til særlige Formaal og Skolebrug samt Reservemateriel, der normalt andrager ca. 40 % af Antal Enheder i Flotillerne.

Levealderen for det forskellige Materiel bør fastsættes til:

Artilleriskibe	24 Aar
Undervandsbaade	14 -
Torpedobaade	16 -
Mineskibe	24 -
Miuestrygerfartøjer	20 -

Tonnagepriserne med fuld Materieludrustning (Ammunition og Torpedoer) med Kroneværdi som December 1933 anslaaes til

pr. t Artilleriskib	3.800 Kr.	
- t Undervandsbaad	10.000 -	
- t Torpedobaad	8.000 -	
- t Mineskib og Minestrygningsfartøj	1.850 -	
- Stk. Motorbaad	325.000 -	
9 Stk. Rekognosceringsluftfartøjer . . à 100.000 =	900.000 -	} Aarlig Fornyelse 22 % af 3.200.000 Kr. = ca. 710.000 Kr.
9 Stk. Torpedoluftfartøjer à 130.000 =	1.170.000 -	
9 Stk. Jagerluftfartøjer à 90.000 =	810.000 -	
Særlige Formaal, Skoleluftfartøjer	320.000 -	
	<u>3.200.000 Kr.</u>	

Flaadens Basisforhold.

Selvom Udvalget nærmest har set sin Opgave i at fremsætte et i store Træk holdt Flaadeprogram, mener Udvalget dog i Tilknytning hertil at maatte paapege Nødvendigheden af, at Flaadens Basisforhold ordnes paa betryggende Maade, henset til at dette Spørgsmaal er uløseligt knyttet til Betingelserne for Flaadens Optræden.

Da Udvalget som nævnt er af den Opfattelse, at Flaadens Opgaver tager Sigte paa Sundet og Store-Bælt, anses København med Adgangene hertil og Smaalandsfarvandet fremdeles for de vigtigste Flaadebaser.

Basisorganisationen ved Smaalandsfarvandet (Kommunikations- og Forsyningstjeneste, Reparationsbetingelser, Hospitalstjeneste, Ind- og Udsejlingsforhold) bør derfor tilrettelægges og udbygges, men først og fremmest maa Baserne være sikrede ved et Forsvar dels mod Søsiden, dels mod Luften, hvilket kræver fuldt udstyrede Luftmarinestationer samt Beskyttelse mod Luftangreb ved Skyts og Projektører.

Forsvaret mod Søsiden maa i første Række tilfalde Kystdefensionen. Dennes Værker bør opretholdes og inden for rimelige økonomiske Rammer forbedres, specielt hvad Luftskyts, Ammunition, Ildledelsesapparater og Projektørmateriel angaar. Endvidere bør der anlægges Armeringsbatterier paa saadanne Steder, hvor Flaadens Optræden kræver det, til Dækning af egne Minespæringer og til Hindring af fjendtlige Mineudlægninger eller Forsænkninger saavel som til Støtte af Deboucheringer og Hindring af fjendtlige Fartøjers Indtrængen.

Det Princip, hvorefter Kystdefensionens nuværende Værker er anlagt med bekostelige Betonværker indrettede til Beboelse af Forternes Personel, bør fremtidig forlades ved Nyanlæg i Overensstemmelse med Udviklingen i Udlandet under og efter Verdenskrigen.

Skytset bør opstilles paa aabne men camouflerede Standpladser dels af økonomiske Hensyn, dels for at undgaa en for synlig og koncentreret Skytsopstilling, der er uheldig specielt med Henblik paa Observation og Angreb fra Luften.

Af økonomiske Hensyn bør endvidere dyre Nyan-skaffelser af Skyts saavidt muligt undgaaes, idet Hovedvægten bør lægges paa Flaadens Opbygning. Skyts fra Flaadens udrangerede Skibsmateriel bør i Stedet for at henstaa unyttigt i Arsenaler fortrinsvis bringes i Anvendelse med de Forbedringer og Ændringer, som dets Anvendelse kræver.

Hvad specielt Københavns Søforsvar angaar, da mener Udvalget, at de nuværende Værker stadig har Betydning til Værn af Hovedstaden mod Bombardement paa nært Hold og til Flankering af Minespærringerne ved Indsejlingen til København samt til permanent Sikring at den vigtige Forbindelsesvej mellem Sjælland og Sverige. Da Bekostningen ved deres Vedligeholdelse tilmed er relativ ringe, mener man, at Værkerne bør opretholdes, saalænge der kan tillægges dem militær Værdi. Men for Værkernes Selvforsvar mod Bombeangreb fra Luften vil det være nødvendigt, at der foretages Nyan-skaffelse af Luftskyts med tilhørende Ildledelsesapparater m. v.

Saadant Luftskyts vil ogsaa kunne indgaa som et vigtigt Led i Hovedstadens Luftforsvar. Spørgsmaalet om en snarlig tilfredsstillende Løsning heraf anser Udvalget for meget paakrævet.

Valg af Skibstyper.

Der skal herefter overgaaes til Omtale af de enkelte Skibstyper og det Resultat, Udvalget i saa Henseende er kommet til.

Artilleriskibe.

For Artilleriskibets Vedkommende var man i Udvalget straks enig om som Grundlag for Drøftelserne at benytte det Artilleriskib, der indgik i Viceadmiralens og Marinestabens i 1927—28 afgivne Forslag til Lov om Søværnets Ordning, og man drøftede derefter de forskellige Spørgsmaal for sig saasom Hovedarmering, A. T.-Armering, A. L.-Armering, Ildledelsesanlæg, Pansring o. s. v.

Efter Udvalgets Skøn har Udviklingen snarere øget end afkræftet de bl. a. i ovenstaaende Forslag (Pag. 160—161) anførte Argumenter for Nødvendigheden af, at Flaaden besidder Artilleriskibe.

Hvad angaar vor Artilleriskibstypes Formaal, Størrelse og Kampegenskaber, da mener Udvalget, at der fremdeles maa ses bort fra Muligheden af Anskaffelse af Artilleriskibe, der er jævnbyrdige med andre Østersøstaters største Enheder, men at vore Artilleriskibe ikke desto mindre vil være af afgørende Betydning, saafremt de besidder saa megen Kampkraft, at de tvinger Modstanderen til at sætte sine største og kostbareste Enheder ind og derved udsætte sig for at miste disse eller faa dem haardt beskadiget ved Torpedoer, Miner el. a., ved Sammenspil mellem vore Artilleriskibe og Flaadens øvrige Materiel.

Hovedarmeringen af det af Viceadmiralen foreslaaede Artilleriskib var som bekendt 4 Stk. 24 cm K i Dobbelttaarne, idet man var gaet ud fra den Betragtning, at Skibet skulde være Washington-Krydserne decideret overlegent med Hensyn til Skyts. Vil man nu imidlertid undersøge, hvilke sandsynlige Modstandere et dansk Artilleriskib vilde kunne blive stillet overfor, kan disse formentlig opstilles som følger, idet Rækkefølgen refererer til den Grad af Sandsynlighed, hvormed hver Type kan formodes at ville optræde som Fjende:

1. Tyske Krydsere (9 Stk. 15 cm K)
2. — Slagskibe (6 Stk. 28 cm K)
3. Washington-Krydsere (6 à 8 Stk. 20,3 cm K).

Det vil heraf ses, at den eneste af disse 3 Skibstyper, som et saadant dansk Artilleriskib med 24 cm K er absolut overlegent, vil være den tyske Krydser.

Med Mulighed for et heldigt Udfald af en Artillerikamp kan det danske Skib ikke tage Kampen op med det tyske Slagskib. Tilbage bliver saa Washington-Krydseren, men denne Skibstype kan vel allerede betegnes som forældet, og samtidig er Chancen for dens Optræden i vore Farvande formentlig kun ringe. Endvidere er den praktisk talt upansret, hvorfor den vil kunne gøres ukampdygtig ligesaavel med 20,3 cm's som med 24 cm's Brisantgranater.

Skulde et dansk Artilleriskib være det tyske Slagskib artilleristisk jævnbyrdigt eller overlegent, maatte det forsynes med 28 cm K, og det vil ikke kunne lade sig gøre, saafremt Deplacementet skal holdes inden for en passende Størrelse.

Hvad Mulighederne for Pansergennembrydning angaar, da har en 24 cm Panserbrisantgranat (180—190 kg) naturligvis større Evne end en 20,3 cm Panserbrisantgranat (ca. 115 kg), men selv om denne sidste er den mindste Granat, ved hvilken man kan tale om regulær Pansergennembrydning, er Mulighederne herfor ikke ringe. Som Eksempel skal anføres, at paa 12 000 m kan en 24 cm gennembryde 200 mm Panser og en 20,3 cm 150 mm Panser.

Med Hensyn til Vægtforholdet mellem de to Kalibre er Forholdet saaledes, at man ved en Armering paa 20,3 cm sparer en Artillerivægt alene paa ca. 180 t, hvilket samtidig vil give en mindre samlet Tonnage for hele Skibet paa ca. 500 t med deraf følgende Prisreduktion for Skibsbygningsarbejdet.

Forskellen i Anskaffelsesprisen mellem de to Kalibre gør sig i betydelig Grad gældende, idet man vil spare ca. 1,4 Mill. Kr. ved at gaa ned fra 24 cm til 20,3 cm, hvilket vil sige det samme som, at man ved Bygning af 3 Skibe har sparet Bekostningen ved Anskaffelse af den samlede Artilleriarmering til et fjerde Skib.

Endelig skal til dette Spørgsmaal anføres, at der ved de af Udvalget foretagne Prusberegninger er regnet med noget ældre Priser for 24 cm Skyts, medens Priserne for det 20,3 cm's Artilleri er absolut til Dato. Og da det 20,3 cm Skyts er et moderne Standardskyts, af hvilket der i de senere Aar er fremstillet et stort Antal, vil det med Henblik paa Anskaffelsesprisen have et meget betydeligt Fortrin fremfor det 24 cm Skyts, der for Øjeblikket nærmest maa anses for at være et udgaet Kaliber.

For A.-T.-Armeringens Vedkommende har Udvalgets Undersøgelser først drejet sig om det 15 cm Kaliber, men dette har man været nødsaget til at opgive, da der ikke er nogen Mulighed for at placere 4—6 Stk. 15 cm K, indenfor det begrænsede Displacement paa ca. 4000 t.

Man er derfor nødsaget til at gaa ned med Kaliberet for A.-T.-Skytset enten til 12 cm eller til 10,5 cm, selv om det staar Udvalget klart, at 15 cm Skyts er at foretrække. Men ved at gaa ned med Kaliberet har man Mulighed for at opnaa visse Fordele for A.-L.-Armeringen ved en eventuel Kombination af A.-T.-Skytset med A.-L.-Skytset.

Diskussionen har derefter drejet sig om 2 forskellige Projekter i dette Øjemed, nemlig:

1) 6 Stk. 12 cm P. K. som A. T. 2) 4 Stk. 40 mm som A. L. K. 3) 8 Stk. 8 mm som A. L. G.	} kontra	1) 8 Stk. 10,5 cm P. K. som A. T. og A. L. K. 2) 8 Stk. 20 mm som A. L. K. 3) 8 Stk. 8 mm som A. L. G.
---	----------	---

idet de 12 cm P. K. var tænkt opstillet med 2 Kanoner forude i en Dobbeltskærm, 2 Kanoner agter i Dobbelt-skærme; og 1 Kanon midtskibs i hver Bredside, og de 10,5 cm A. L. K. i Dobbelskærme; for, og agter og i hver Bredside.

Betragter man først de 2 Projekter med Hensyn til A. T.-Armeringen, vil det ses, at hvad Bredsidevægten angaar, vil denne være nærlig ens for de 2 Kalibre med den foreslaaede Placering, nemlig $5 \times 21 \text{ kg} = 105 \text{ kg}$ for de 12 cm og $6 \times 16 = 96 \text{ kg}$ for de 10,5 cm.

For det første Projekt taler, at Virkningen af en 12 cm Granat naturligvis er større end Virkningen af den 10,5 cm, men dette Forhold bliver i det væsentlige opvejet ved den større Skudhastighed ved den 10,5 cm (15—20 Skud pr. Min. mod 10—12 Skud pr. Min. ved den 12 cm) i Forbindelse med bedre Muligheder for Træfning som Følge af det større Skudantal. Hvad angaar Vægten af de 2 Kanonsystemer med Ammunition, da har en Beregning vist, at 8 Stk. 10,5 cm med Ammunition vejer det samme som 6 Stk. 12 cm med Ammunition, saaledes at de to Systemer paa dette Punkt er jævnbrydige.

Udvalget har derfor ment sig berettiget til at gaa ind for Projekt Nr. II med Hensyn til A. T.-Armering, da man derved har Mulighed for at opnaa Fordele, naar disse Kanoner ogsaa kan benyttes som A. L.-Armering.

Hvad angaar Fastsættelsen af denne Armering, maa man først tage Stilling til, om Skytset kun skal benyttes til Selvforsvar af Skibet, eller om den ogsaa skal kunne benyttes i strategisk-taktiske Øjemed, ved f. Eks. at ind-

gaa som et Led i et Farvands A. L.-Forsvar, i Luftforsvaret af en By eller Flaadebasis o. l., idet man i første Tilfælde vil kunne nøjes med Maskinskyts af sværere eller mellemsvært Kaliber (40—20 mm), medens man i det sidste Tilfælde maa raade over rigtige Kanoner med tilhørende moderne Ildledelsesanlæg (12 cm—75 mm A.L.K.). Til denne Deling af Luftforsvaret i to Grupper: Maskinskyts kontra A. L. K. skal bemærkes, at man ved den første Gruppe er begrænset til ca. 3000 m som effektiv Maximal Skudafstand med Hensyn til Nedskydning af Luftfartøjer under et Angreb paa eget Skib, hvilket ikke kan siges at yde stor Sikkerhed, naar der regnes med at en eventuel Bombe vil blive kastet i ca. 5—700 m Højde, saaledes at man kun disponerer over de sidste ca. 2500 m af Angrebets Opløb til Tilintetgørelse af Luftfartøjet.

Ud fra disse Betragtninger har Udvalget foretaget en meget indgaaende Drøftelse af Spørgsmaalet og er kommet til det Resultat, at man maa anbefale, at Skibet armeres med saavel A. L.-Kanoners som A. L.-Maskinskyts, det sidste til Nærforsvar.

Naar man saaledes er naaet til at staa overfor Valget af Kaliberet for en A. L.-Kanon, viser det sig, at man af Vægthensyn maa opgive det 12 cm Skyts, dels af Hensyn til Systemets Egenvægt med A. L.-Affutage, dels fordi Paavirkningerne paa Underlaget ved Luftværnsskydning med 12 cm vil blive saa store, at de dertil nødvendige Underbygninger for Skytset vil betyde en meget anselig Vægtforøgelse.

Hertil kommer endvidere, at mindre Kalibre for A. L.-Skyts allerede er udeksperimenteret og gennemprøvet, medens der saavidt vides endnu ikke foreligger et paa-lideligt System for 12 cm i Dobbeltaffutage — og det er givet, at et saadant System vil frembyde mange Muligheder for Vanskeligheder ved automatisk Ladning, Affutagekonstruktion, Ammunitionstilførsel o. l.

Som A. L.-Skyts kan der derfor kun blive Tale om følgende Kalibre: 10,5 cm, 88 mm eller 75 mm.

Da det imidlertid er Hensigten at kombinere A. L.-Skytset med A. T.-Skytset, kan man straks se bort fra de 2 mindste Kalibre, nemlig 88 mm og 75 mm, som uegnede til A. T.-Skyts, da en moderne Jagers Artilleriarmering ligger mellem 13 cm og 10,5 cm, og da Virkningen af en 10,5 cm Granat (16 kg) er $2\frac{1}{2}$ —3 Gange saa stor som Virkningen af en 75 mm Granat (6,5 kg).

Tilbage bliver da den 10,5 cm, der efter Udvalgets Mening maa anses for at være den bedste Kanon til Opfyldelse af begge Formaal.

Hvad Nærforsvaret mod Luftfartøjer angaar, er Udvalget kommet til det Resultat, at 8 Stk. 20 mm Rek. K vil være at foretrække. Ganske vist har 40 mm Rek. K en større effektiv Maksimal-Skudafstand, nemlig ca. 3000 m mod de 20 mm's ca. 1500 m, men dette opvejes i nogen Grad ved Tilstedeværelsen af de 10,5 cm Kanoner som A. L.-Skyts, og endvidere kræver de 40 mm Rek. K et Ildledelses anlæg, til hvilket det formentlig vil være vanskeligt at skaffe Plads i et Skib af den begrænsede Størrelse, som i Forvejen er forsynet med 2 store lignende Anlæg, 1 til de 20,3 cm og 1 til de 10,5 cm K. Hertil kommer endelig Vægt- og Prisforhold, der stiller sig saaledes, at Vægten for en 40 mm Armering er knapt 3 Gange saa stor og Prisen godt dobbelt saa stor som for en 20 mm Armering.

Som Følge af det ovenfor fremsatte skal Udvalget derfor foreslaa Skibets A.T.- og A. L.-Armering til at være:

- 8 Stk. 10,5 cm P. K. og A. L. K.
- 8 - 20 mm Rek. K.
- 8 - 8 mm Rek. G.

Med Hensyn til Ildledelses anlæg er der regnet med 2 Hovedildlederstationer for det 20,3 cm Skyts,

nemlig 1 i Mærset og 1 i Artilleritaarnet med Central-sigte o. s. v. fra begge Stationer.

Til det 10,5 cm A. T.- og A. L.-Skyts er ligeledes regnet med 2 Stationer — een for og een agter — idet Anlægget, bl. a. som Følge af Anvendelsen af den samme Ammunition til Beskydning af Skibs- og Luftmaal, vil kunne benyttes saavel til A. T.- som til A. L.-Skydning.

Artilleriprisen for den her omtalte samlede Armering vil, efter Valutakurserne i December 1933, beløbe sig til ca. 5,9 Mill. Kr.

Spørgsmaalet om Torpedoarmering har været drøftet af Udvalget, men man har i Overensstemmelse med Udviklingen i andre Flaader ment at maatte se bort herfra, for en Undervandsarmerings Vedkommende hovedsagelig af Vægt-, Plads- og Bekostningshensyn og for Dæksarmerings Vedkommende af Hensyn til Farerne ved indenbords Eksplosion under Artilleribeskydning.

Den i Viceadmiralens Forslag omtalte Pansring paa 150—100 mm Sidepanser har Udvalget anset for noget ringe, idet 100 mm Panser gennembyrdes allerede paa 6000 m af 15 cm Granater.

Man er naturligvis paa dette Omraade noget bundet af Vægthensyn, og der blev under Drøftelsen fremsat det Ønske, at Panseret maatte kunde modstaa 15 cm Projektiler paa 2000 m Afstand. Efter indhentede Oplysninger fra Bofors vil dette imidlertid kræve en Pansertykkelse paa 230 mm, hvilket selvfølgelig er en Umulighed, og Udvalget er derfor enedes om en Pansertykkelse af Sidepanseret paa 150 mm overalt, hvilket kan modstaa 15 cm Granater fra ca. 4000 m.

Hvad Panserdækket angaar har der til at begynde med været Ønske om en Tykkelse af 100 mm, men da

dette svarer til en Vægt af ca. 800 t, vil det ikke være opnaaeligt.

Sammenholdt med den nævnte Sidepansring er man derfor enedes om at foreslaa en samlet Dækspansring paa 75 mm, men lagt i 2 Panserdæk, et øverste paa 25 mm og et underste paa 50 mm, idet man ved dette Forslag har regnet med, at et enkelt Dæk paa 75 mm ikke vil hindre Gennembrydning, hvorfor man maa tilstræbe at lokalisere Sprængvirkningen, saaledes at Bomben eller Granaten bringes til Detonation ved det første og tyndeste Dæk, og det andet Dæk lokaliserer Virkningen til Rummet imellem de to Panserdæk.

For at have et Overblik over den samlede Panservægt, er der foretaget en Vægtberegning, hvis Resultater er følgende:

25 mm øverste Dæk	250 t
50 mm underste Dæk	345 t
	<hr/>
ialt	595 t

Til Sammenligning anføres, at Vægten for et enkelt 100 mm tykt Panserdæk vilde være 785 t.

150 mm Sidepanser	575 t
150 mm Panserskod	16 t
Kommandotaarn m. m.	57 t
Panserbolte	8 t
	<hr/>
ialt	656 t

Den samlede Panservægt vil saaledes andrage 1251 t. Til Sammenligning anføres Olfert Fischer's tilsvarende Panservægt: 1165 t.

Beregningerne svarer iøvrigt til følgende Data:

Fribordet er ansat til 1,75 m, hvilket er 0,75 m mere end i Herluf Trolle-Typen. Sidepanserets Tykkelse er tænkt holdt til 0,5 m under Vandlinien, hvorfra det

aftager jævnt til en Tykkelse af 50 mm ved Panserets Underkant, der er 1,25 m under Vandlinien.

Fortil afsluttes Panseret med et Panserskod som i Peder Skram.

Pansertykkelsen er altsaa tænkt holdt ud til Enderne, hvorimod man ikke har tænkt sig at anbringe Træ bag Sidepanser og Skod, som det tidligere har været anvendt, idet man de fleste Steder er gaaet bort fra denne Metode.

Projektørernes Anbringelse er blevet meget nøje undersøgt, og flere forskellige Maader har været forsøgt. En Faktor, der i denne Forbindelse er af væsentlig Betydning, er, hvorvidt Skibet forsynes med Damp- eller Motormaskineri, idet det deraf afhænger, om Skibet skal have Skorsten eller ikke. Da der i Udvalget har været mest Tilslutning til det sidste, har man tænkt sig en Anbringelse af Projektørerne saaledes, at 2 sad paa Masten saa højt, at de kom op over Navigationsbro m. v., medens 2 blev anbragt enten paa Overbygning agten for Masten, eller hvis man vilde forsyne denne med 2 Ben agterefter, da paa disse.

Paa denne Maade vilde Projektørerne være saa koncentreret, at samtidig Brug af alle 4 ikke vilde tilkænde give Skibets Kurs, den samlede Projektørledning vilde være relativ let, der vilde opnaas fornøden Lysfrihed i alle Retninger, og Projektørerne vilde komme saa langt bort fra Navigationsbro og Natildlederstationer, som det i et Skib af denne Størrelse er muligt.

Af øvrige Oplysninger og Dimensioner for Skibet kan nævnes:

Længde overalt	90 m
Bredde	16,2 m
Dybgaende	5,0 m
Fart	16 Knob

Ved en hensigtsmæssig Formning af Overbygningen har man opnaaet en fælles Skydevinkel paa 120° , hvilket som bekendt er betydelig bedre end i de hidtil eksisterende Artilleriskibe.

Vedrørende Maskineriet til et saadant Skib kan Udvalget meddele følgende ganske faa oplysende Tal:

Moderne Turbineanlæg kan bygges for en Vægt af 13—14 kg/A. H. K. indbefattet alt Hjælpemaskineri, og Pladsbehovet kan sættes til 8 m^2 pr. 1000 A. H. K. Dette sidste Tal gælder dog for store Anlæg, hvorfor der ved den foreliggende Skibsstørrelse muligt maa regnes med noget højere Tal.

Brændstofforbruget kan sættes til 270 g/A. H. K./T.

Dieselmotoranlæg er væsentlig tungere end Turbineanlæg. Saavidt vides vejer Maskineriet i »Deutschland« 22—23 kg/A. H. K.

Brændstofforbruget kan her sættes til 190 g/A. H. K./T.

For at opnaa en saa lav Vægt for Dieselmaskineri, maa anvendes højt Omdrejningstal og Gearing. I »Deutschland« benyttes 450 O/M og hydraulisk Transmission.

Endelig skal bemærkes, at diselektrisk Maskineri har visse Fordele, bl. a. at det er let at anbringe, fordi Opstillingsstedet omtrent kan vælges hvor som helst, hvilket muligt kan spille en Rolle i Forbindelse med Installationen af det svære Skyts, der skal have Taarnstammer ned til Skibsbunden, ligesom en mere økonomisk og hensigtsmæssig Pladsudnyttelse for Anbringelse af øvrigt Materiel og Aptering kan iværksættes. Til Gengæld er det i Anskaffelse den dyreste Form for Maskineri, der findes.

Hvad Undervandsbeskyttelse angaar har Udvalget tænkt sig denne tilvejebragt ikke ved »bulges« men ved langskibsløbende vandtætte Skodder i Forbindelse med en særlig virkningsfuld tværskibs vandtæt Inddeling. Det vil under alle Omstændigheder være muligt i et saadant

Skib at anbringe 1 langskibs, vandtæt Skod i hver Side og — afhængig af hvilken Form for Hovedmaskineri der benyttes — kan der være Tale om 2 saadanne Skodder i hver Side.

Torpedobaade.

For denne Types Vedkommende har Udvalget særlig diskuteret Spørgsmaalene om Størrelse og Armering.

Grundlaget maa — for Torpedobaade saavel som for de andre Typers Vedkommende — være, at Flaadeprogrammet opbygges med Krigsforhold for Øje, saaledes at de krigsmæssige Opgaver, der stilles Materiellet, kommer i første Række, i anden Række kommer saa Neutralitetsbevogtningen.

Følgen heraf er, at man bør gaa ind for en virkelig krigsmæssig Torpedobaadstype, der er fuldt egnet til — under vore Forhold — at løse de denne Type tilkommende Kampopgaver, nemlig:

- 1) Angreb med Torpedoer,
- 2) Udlægning af Miner.

Til Forsvar og eventuelt Angreb mod mindre, ubeskyttede Fartøjer kræves desuden en passende Artilleriarmering.

Med den Udvikling, vor specielle danske Torpedobaadstype har gennemgaaet, synes det naturligt nærmere at betragte Torpedobaade af Størrelse som den sidst byggede Type og undersøge, om disse tilfredsstillende dels de ovennævnte Krav, dels de almindelige Krav, der maa stilles til en Torpedobaad i vore Farvande (Med Hensyn til Sedygtighed, Fart m. m.).

Ser man nu nærmere paa de forskellige Egenskaber, stiller Forholdene sig saaledes:

1) Tonnagen ca. 300 t er utvivlsomt den mindste Tonnage man bør foreslaa, naar Fartøjet under alle For-

hold skal kunne optræde i vore Farvande og her anvende Vaabnene. Ved større Tonnage bliver Baaden mere synlig, og Manøvreveen indskrænkes yderligere; Baaden mister noget af sin Karakter som Torpedobaad. Mindre Tonnage kan ej heller tilraades, særlig fordi Farten og Sødygtigheden herved vil formindskes. Alle Forhold taget i Betragtning maa ca. 300 t synes at være passende for en Torpedobaad i danske Farvande.

2) Farten er for en Del givet ved Tonnagen. Farten bør være saa stor som mulig, og Fordringen om højere Fart er det eneste, der kunde berettige en større Tonnage; men under Henvisning til de fremsatte strategiske Bemærkninger samt i Betragtning af den ved større Tonnage betydelig forøgede Bekostning, mener Udvalget ikke, at Typens Størrelse bør forøges.

3) Torpedo- og Artilleriarmeringen. Dette Spørgsmaal har været indgaaende behandlet, og man vil foreslaa følgende:

6 Torpedoudskydningsapparater $\left\{ \begin{array}{l} 2 \times 2 \text{ paa Dækket og} \\ 2 \text{ i Stævnen.} \end{array} \right.$
2 Stk. 87 mm Kanoner.

4) Minekapaciteten. Denne bør være saa stor som mulig inden for den givne Tonnage.

5) Maskineriet foreslaas som i »Dragen«-Typen.

Man kommer saaledes til det Resultat, at en noget modificeret »Dragen«-Type stadig synes vel egnet til vore Forhold.

De Indvendinger, der fra forskellig Side er fremsat overfor denne Type, nemlig dels at den ikke egner sig til Bevogtning, dels at den er for synlig om Natten, mener Udvalget at maatte se bort fra, for det første Punkts Vedkommende under Henvisning til, hvad der er nævnt i Indledningen til disse Bemærkninger. Det er saaledes Udvalgets Opfattelse, at man under en Neutralitetssituation — om denne skulde blive af længere

Varighed — i langt højere Grad, end Tilfældet var i 1914—18, bør benytte sig af lejede Fartøjer til den egentlige Bevogtningstjeneste og holde Krigsfartøjerne samlede i passende taktiske Enheder paa de af særlige Forhold angivne Steder.

For det andet Punkts Vedkommende — Synligheden om Natten — mener man, at Erfaringer fra Eskadreøvelser ikke bekræfter nævnte Indvendinger i en saadan Grad, at man af den Grund bør gaa ned med Tonnagen.

Undervandsbaade.

Tilstedeværelsen af denne Skibstype maa betragtes som nødvendig for den danske Flaade, hovedsagelig af 2 Grunde: den giver Flaaden gode Betingelser for at paaføre en artilleristisk overlegen Modstander Tab om Dagen, og Muligheden for dens Tilstedeværelse neddykket om Dagen i vore Farvande vil paatvinge Fjenden Modforholdsregler i et saadant Omfang, at hans Operationsfrihed i betydelig Grad formindskes.

For Undervandsbaadstypens Vedkommende har Udvalget drøftet et af Undervandsbaadsdivisionen i 1930 udarbejdet Memorandum om Nybygning af Undervandsbaade samt forskellig Korrespondance mellem Marineministeriet, Skibstilsynet, Orlogsværftet og Divisionen, der knytter sig hertil.

Det af Undervandsbaadsdivisionen oprindeligt fremsatte Forslag drejer sig om en Type, der i det væsentlige svarer til Rota-Klassen med de Forbedringer, der er indført i Daphne-Klassen, samt saadanne Nyinstallationer m. v., der er en naturlig Følge af den tekniske Udvikling.

Det er Udvalget bekendt, at Ministeriet i April 1933 har beordret Orlogsværftet til at udarbejde et Forprojekt til en ny Undervandsbaad i Henhold til et Direktiv, der

fastsætter følgende Data som Grundlag for Projektets Udarbejdelse:

1) Displacement i Overfladen: 300 Standard-Tons.

2) Fart i Overfladen (Baaden fuldt udrustet): mindst 15 Knob, idet en Fart af 14 Knob skal kunne holdes i længere Tid.

3) Aktionsradius i Overfladen: 1400 Sm med 12 Knob (fuldt udrustet).

4) Aktionsradius neddykket: Som Undervandsbaadene af Rota-Klassen.

5) Torpedoarmeringen: 3 Udskydningsrør i Stævnen, 2 udvendige Udskydningsrør agter — samt eventuelt et drejeligt Dæksrør.

6) Artilleriarmering: 2 Stk. 20 mm Rek. K. og 2 Stk. 8 mm Rek. Gev. paa Broen.

7) Skrogform: — specielt Stævnkonstruktionen gøres saa hensigtsmæssig som muligt med Henblik paa Forcing af Netspærringer.

8) Konstruktionsvanddybde: 45 m.

Udvalget har accepteret denne Type, som maa siges at være vel afpasset efter vore Farvandsforhold, hvorfor man ikke har fundet Anledning til at gaa nærmere i Detailler om Typen.

Minefartøjer.

Inden der fremsættes Forslag om, hvilke Minefartøjer Flaaden bør raade over, skal Udvalget angaaende Flaadens Minemateriel udtale følgende:

Som bekendt er vore Farvande særligt egnede til Anvendelse af Miner paa Grund af de relativt smaa Dybder, ringe Vandstandsforskel, da der praktisk talt ikke er Ebbe og Flod, og forholdsvis ringe Strøm.

Udvalget er derfor af den Anskuelse, at der bør lægges megen Vægt paa Minevaabenet, og at dette sna-

rest bør forøges og moderniseres i Overensstemmelse med den tekniske Udvikling.

Som Minimum vil det være nødvendigt at raade over ca. 2000 krigsberedte Miner.

Hvad selve Minefartøjstypen angaar skal Udvalget udtale, at hvor ønskeligt det end vilde være, at Flaaden raadede over en eller flere Minekrydsere, saa mener Udvalget, at der maa renonceres paa denne Type, henset til de betydelige Omkostninger til Anskaffelse og Drift af en saadan Fartøjstype. Som under Torpedobaade nævnt, vil disse Fartøjer ogsaa være særdeles anvendelige for vore Forhold til Udlægning af selv-virkende Miner, saafremt man fastholder en Torpedobaadstype med fornøden Minekapacitet og Sødygtighed.

Til Udlægning og Optagning af samt Arbejde i Kabelminespærringer er det derimod nødvendigt, at Flaaden raader over hertil egnede Specialskibe, som tillige er tjenlige til Udlægning af selv-virkende Miner.

Efter de Erfaringer, der paa dette Omraade foreligger fra Sikringsstyrken, kan det siges, at et Mineskib af en moderniseret »Hjælperen«-Type vil besidde de Egenskaber, der vil gøre det mest anvendelig i danske Farvande.

Uden at komme nærmere ind paa Typen skal fremhæves, at der udover specielle Installationer til Udlægning og Optagning af Kabelminer og gode Lastrum kræves god Manøvreevne, Dybgaaende helst ikke over 2 m, Arbejdsfartøjer om Bord i Skibet, dertil Projektører, en let Artilleriarmering, Installationer til Udlægning af kunstig Taage, Minestrygningsinstallationer m. m.

Hvad Farten angaar, vil det være særdeles ønskeligt, om der kunde opnaas mindst 14 Knob. Derved vilde Artilleriskibe, Torpedobaade, Undervandsbaade og Mineskibe kunne følges ad med en Fart svarende meget nær til Artilleriskibenes Udholdenhedsfart, naar saadanne sammensatte Styrker bevæger sig fra et Sted til et andet.

Et Antal af 4 saadanne Fartøjer maa anses for nødvendigt for at kunne fyldestgøre de Krav, som Anvendelse af Kabelminespærringer normalt kan forventes at ville stille.

Som Minedepoter i vore Farvande maa regnes med civile — eventuelt motordrevne — beslaglagte Lægttere, der selvfølgelig i rette Tid bør være udstationeret paa betryggende Steder i Nærheden af de planlagte Minefelter.

Minestrygningfartøjer.

Efter Erfaringer fra de sidste Søkrige taler alt for, at der fra fjendtlig Side vil blive gjort udstrakt Brug af Miner i vore Farvande. Flaaden maa derfor raade over et vel udviklet Minestrygningsvæsen. Tilstedeværelsen heraf kan blive en Betingelse for, at Flaaden kan bevare sin Operationsfrihed.

Selv om Flaaden ikke er inddraget i Søkrigsoperationer mellem andre Magter i vore Farvande, kan det meget vel forventes, at der fra en af de krigsførende Parters Side vil blive stillet Krav til os om at holde vort Søterritorium eller Dele deraf ryddet for anden Parts Miner.

Flaaden maa derfor dels raade over Minestrygningsfartøjer, der er specielt bygget til den særlige Tjeneste at kunne sikre Flaaden ved forudgaaende Strygning, dels maa der organiseres stationerede Minestrygningsflotiller til at holde Adgangen til Flaadens Baser og dens Forbindelseslinier minefri.

De førstnævnte Minestrygningsfartøjer maa være specielt byggede til deres Formaal. De maa kunne følge Flaaden og bør med udsatte Strygere kunne holde en Fart af ca. 14 Knob. Foruden særlige Installationer til Minestrygningsmateriel, Lastrum til Reservemateriel, Luftskyts, Projektørmateriel, Taageudviklingsmateriel m. v. kan

disse Fartøjer være indrettet til Undervandsbaadsjagt- (Lytteapparater — Dydbombestallationer).

Efter Flaadens Behov er Antallet ansat til 12.

Det civile Fartøjsmateriel, der som nævnt maa paaregnes organiseret i Minerydningsflotiller, bør allerede i Fredstid være udvalgt, Apteringsændringer planlagt og det dertil hørende Minestrygningsmateriel rede eller forberedt forarbejdet paa kort Varsel.

Flyvevæsen.

Den nugældende Lov for Søværnet fastsætter for Flyvevæsenet 2 Luftflotiller, nemlig 1 Rekognosceringsflotille og 1 Jagerflotille samt Luftfartøjer til særlige Øjemed, og dette Materiel med tilhørende Personel skaber de nødvendige Forudsætninger for med Luftfartøjer at foretage saadanne Rekognosceringer, der som tidligere omtalt er nødvendige for, at Flaaden skal have Betingelser for at kunne løse sine Opgaver tilfredsstillende, idet Luftjagerne foruden at yde Flaadens søbundne Enheder en vis Beskyttelse mod fjendtlige Luftangreb dels kan sikre Rekognosceringens Gennemførelse selv under fjendtlige Modforanstaltninger i Luften, dels kan vanskeliggøre den fjendtlige Rekognoscering inden for en begrænset Tid og et begrænset Rum.

Men det vil bortset fra mindre væsentlige Angrebsmidler ikke med dette Materiel være muligt at gøre nogen betydelig Indsats af noget militært Magtmiddel overfor eksempelvis fremmede Flaadeenheder, og dermed reduceres i betydelig Grad Værdien af en »beredt og nærværende« Demonstration som Led i Regeringens militær-politiske Dispositioner under Optakten til og Udviklingen af en Krigssituation i vort Naboland. Man har derfor ment i det foreliggende Flaadeprogram at maatte regne med en 3. Luftflotille — bestaaende af Torpedoplaner — som en logisk og værdifuld Følge af det i Indledningen udviklede.

Som Navnet angiver medfører saadanne Luftfartøjer hver 1 Torpedo, der anvendes efter nærlig samme Principper, som de Torpedoeer, der medføres af Torpedo- og Undervandsbaade. Foreløbig maa man dog ikke alene fæstne Opmærksomheden paa Luftfartøjernes høje Bevæg-hastighed og store Bevægfrihed, men erindre, at Luftfartøjernes Anvendelse om Natten med Torpedoeer i fuldt Mørke er betinget af saa gunstige Vejrforhold, at man i Praksis indtil videre bør se bort herfra.

Udvalget er saaledes kommet til det Resultat, at man bør foreslaa for Flyvevæsenets Vedkommende 1 Re-kognosceringsflotille, 1 Jagerflotille og 1 Torpedoplan-flotille, hver paa 9 Maskiner, med dertil hørende Re-servemateriel; idet man dog ønsker at bemærke, at et Forslag om en saa relativt begrænset Luftstyrke kun fremsættes ud fra den Betragtning, at det i paakom-mende Tilfælde i langt højere Grad end for Skibsmate-riels Vedkommende vil være muligt at tilvejebringe Luft-materiel paa kort Tid.

Det skal fremhæves, at man ved Udarbejdelsen af dette Program kun har stillet Forslag om det, som skønnes at være strengt nødvendigt, men at man, da det alene drejede sig om et Flaadeprogram, har ment i Princippet at maatte afstaa fra Overvejelser, der maatte føre til Antagelse af helt nye Opgaver eller til even-tuelle Forandringer i de bestaaende Organisationsprin-cipper indenfor Militærvæsenet som Helhed.

Motortorpedobaade.

Foruden de tidligere nævnte Skibs- og Fartøjstyper har Udvalget ment det rigtigst at tage Hensyn til Motor-torpedobaadens Muligheder i Søkrigen, som et nyt Led i et Dansk Søværn.

Motortorpedobaaden, der fremstod som et Krigs-vaaben under Verdenskrigen, vil efter Udvalgets Mening

under visse Forhold formentlig have gode Chancer for Angrebsmuligheder i vore Farvande.

Motortorpedobaaden maa dog efter de hittidige Erfaringer betegnes som et absolut Chancevaaben, en Fartøjstype hvis Anvendelse paa Grund af sin ringe Størrelse, spinkle Bygning og ringe Aktionsradius vil være stærkt afhængig af Vejrforholdene, og som følgelig kun vil kunne løse stærkt begrænsede Opgaver, hvorfor den maa betragtes som et Supplement til Flaadens øvrige torpedoarmede Materiel.

Den Motortorpedobaadstype, som man mener vil være den bedst egnede til at løse de krigsmæssige Opgaver, der for dens Vedkommende vil komme til at foreligge i vore indre Farvande, er efter Udvalgets Mening en af de fra Italien kendte Typer, karakteriseret ved høj Fart i Forbindelse med nogenlunde god Sødygtighed.

Den høje Fart i Forbindelse med det lille Deplacement vil bevirke, at Motortorpedobaaden vil være et meget vanskeligt Maal. Den vil have gode Chancer for under gunstige Vejrforhold at komme i en god Skudposition og for uskadt at kunne retirere efter Angrebet.

Motortorpedobaadens Hovedopgave er Angreb med Torpedoer. Desuden vil den kunne anvendes til Undervandsbaadsjagt ved Anvendelse af Lytteapparater og Kastning af Dydbomber og til begrænset Udlægning af Miner.

Til Forsvar mod Angreb af Luftfartøjer maa den være forsynet med Luftskyts.

1) Tonnagen: 13,5 t.

Denne Tonnage, der vil være passende til Optræden i indre danske Farvande, giver Motortorpedobaaden ringe Synlighed og gode Manøvreegenskaber. Af Hensyn til Sødygtigheden bør Tonnagen ikke være mindre.

2) Max. Fart under gode Vejrforhold: 40 Knob.

Denne Fart er absolut tilstrækkelig. Den hurtigste Fartøjstype i andre Flaader — Jageren — som antagelig vil være Motortorpedobaadens vanskeligste Modstander, naar der ikke tages Hensyn til Luftfartøjer — har en Max. Fart af 32—36 Knob.

3) Torpedo- og Artilleriarmering.

2 Torpedoeer
 2 8 mm Rekylgeværer
 6 Dydbomber og desuden
 mindre Radioanlæg
 Lytteapparater.

4) Maskinkraft: Benzin Motorer, der udvikler 1500 H. K.

Da man imidlertid med Hensyn til Erfaringer vedrørende Motortorpedobaadens Drifts- og Vedligeholdelsesudgifter, Sødygtighed og Anvendelse i Forsvarsøjemed udelukkende er henvist til Efterretninger fra Udlandet, har Udvalget ment at maatte anbefale, at der anskaffes Motortorpedobaade til Forsøg.

De Indvendinger fra forskellig Side, der er fremsat, med Hensyn til denne Fartøjstypes Uegnethed under Neutralitetsperioder til f. Eks. stadig Patrouilletjeneste, mener Udvalget at maatte besvare med de samme Argumenter, som er fremsat for Torpedobaadenes Vedkommende.
